Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

►B RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 25. Juni 2002

über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

(ABl. L 189 vom 18.7.2002, S. 12)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Verordnung (EG) Nr. 1137/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008	L 311	1	21.11.2008
►M2	Richtlinie (EU) 2015/996 der Kommission vom 19. Mai 2015	L 168	1	1.7.2015
►M3	Verordnung (EU) 2019/1010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2019	L 170	115	25.6.2019
►M4	Verordnung (EU) 2019/1243 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019	L 198	241	25.7.2019
►M5	Richtlinie (EU) 2020/367 der Kommission vom 4. März 2020	L 67	132	5.3.2020

Berichtigt durch:

►C1 Berichtigung, ABl. L 5 vom 10.1.2018, S. 35 (2015/996)

▼B

RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 25. Juni 2002

über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm

Artikel 1

Ziele

(1) Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu werden schrittweise die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

a) Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten nach für die Mitgliedstaaten gemeinsamen Bewertungsmethoden;

b) Sicherstellung der Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen;

c) auf der Grundlage der Ergebnisse von Lärmkarten Annahme von Aktionsplänen durch die Mitgliedstaaten mit dem Ziel, den Umgebungslärm so weit erforderlich und insbesondere in Fällen, in denen das Ausmaß der Belastung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann, zu verhindern und zu mindern und die Umweltqualität in den Fällen zu erhalten, in denen sie zufrieden stellend ist.

(2) Diese Richtlinie soll auch eine Grundlage für die Einführung von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Lärmminderung bei den wichtigsten Lärmquellen darstellen; dies sind insbesondere Straßen- und Schienenfahrzeuge und -infrastruktureinrichtungen, Flugzeuge, Geräte, die für die Verwendung im Freien vorgesehen sind, Ausrüstung für die Industrie sowie ortsbewegliche Maschinen. Zu diesem Zweck legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens zum 18. Juli 2006 geeignete Vorschläge für Rechtsvorschriften vor. Dabei sollten die Ergebnisse des in Artikel 10 Absatz 1 genannten Berichts Berücksichtigung finden.

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Diese Richtlinie betrifft den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind.

(2) Diese Richtlinie gilt weder für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst verursacht wird, noch für Lärm durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen, Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

▼B

a) „Umgebungslärm“ unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ([1]) ausgeht;

b) „gesundheitsschädliche Auswirkungen“ negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;

c) „Belästigung“ den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;

d) „Lärmindex“ eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungslärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;

e) „Bewertung“ jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindexes oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;

f) „L_{den}“ (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;

g) „L_{day}“ (Taglärmindex) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;

h) „$L_{evening}$“ (Abendlärmindex) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;

i) „L_{night}“ (Nachtlärmindex) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;

j) „Dosis-Wirkung-Relation“ den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindexes und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;

k) „Ballungsraum“ einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100 000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;

l) „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“ ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den}-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;

m) „ruhiges Gebiet auf dem Land“ ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;

n) „Hauptverkehrsstraße“ eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;

([1]) ABl. L 257 vom 10.10.1996, S. 26.

▼B

o) „Haupteisenbahnstrecke“ eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30 000 Zügen pro Jahr;

p) „Großflughafen“ einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50 000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit „Bewegung“ der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;

q) „Ausarbeitung von Lärmkarten“ die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindexes mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindexes ausgesetzt sind;

r) „strategische Lärmkarte“ eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;

s) „Grenzwert“ einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für L_{den} oder L_{night} und gegebenenfalls L_{day} oder $L_{evening}$, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;

t) „Aktionsplan“ einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärmminderung;

u) „akustische Planung“ den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;

v) „Öffentlichkeit“ eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen;

▼M3

w) „Datenablage“ ein von der Europäischen Umweltagentur verwaltetes Informationssystem mit Informationen über Umgebungslärm sowie Daten, die über die nationalen Datenübermittlungs- und -austauschpunkte unter der Aufsicht der Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellt werden.

▼B

Artikel 4

Anwendung und Zuständigkeit

(1) Die Mitgliedstaaten bestimmen auf der geeigneten Ebene die für die Anwendung dieser Richtlinie zuständigen Behörden und Stellen, insbesondere die zuständigen Behörden für

a) die Ausarbeitung und gegebenenfalls die Genehmigung von Lärmkarten und Aktionsplänen für Ballungsräume, Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen,

▼B

b) die Sammlung von Lärmkarten und Aktionsplänen.

(2) Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission und der Öffentlichkeit die in Absatz 1 genannten Informationen bis zum 18. Juli 2005 zur Verfügung.

Artikel 5

Lärmindizes und ihre Anwendung

(1) Die Mitgliedstaaten verwenden die Lärmindizes L_{den} und L_{night} nach Anhang I zur Ausarbeitung und Überprüfung strategischer Lärmkarten gemäß Artikel 7.

Bis die Verwendung gemeinsamer Bewertungsmethoden für die Bestimmung von L_{den} und L_{night} verbindlich vorgeschrieben wird, können die bestehenden nationalen Lärmindizes und die zugehörigen Daten von den Mitgliedstaaten zu diesem Zweck verwendet werden, wobei sie in die oben genannten Indikatoren umgesetzt werden sollten. Diese Daten dürfen nicht älter als drei Jahre sein.

(2) Die Mitgliedstaaten können für Sonderfälle, wie beispielsweise die in Anhang I Abschnitt 3 genannten Fälle, zusätzliche Lärmindizes verwenden.

(3) Für die akustische Planung oder die Festlegung von Gebieten bestimmter akustischer Qualität können die Mitgliedstaaten andere Lärmindizes als L_{den} und L_{night} verwenden.

(4) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum 18. Juli 2005 Informationen über alle relevanten, in ihrem Hoheitsgebiet geltenden oder geplanten, in L_{den} und L_{night} und gegebenenfalls L_{day} und $L_{evening}$ ausgedrückten Grenzwerte für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm im Umfeld von Flughäfen und Lärm in Industriegebieten sowie Erläuterungen zur Umsetzung der Grenzwerte.

Artikel 6

Bewertungsmethoden

(1) Die L_{den}- und L_{night}-Werte werden mit den in Anhang II beschriebenen Bewertungsmethoden bestimmt.

▼M4

(2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12a delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs II zu erlassen, um gemeinsame Bewertungsmethoden für die Bestimmung der Lden- und Lnight-Werte festzulegen.

▼B

(3) Die gesundheitsschädlichen Auswirkungen können mit den Dosis-Wirkung-Relationen nach Anhang III bewertet werden.

▼M4

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12a delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um gemeinsame Bewertungsmethoden für die Bestimmung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen festzulegen.

▼B

Artikel 7

Ausarbeitung strategischer Lärmkarten

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass spätestens bis zum 30. Juni 2007 für das vorangegangene Kalenderjahr strategische Lärmkarten für sämtliche Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und Großflughäfen in ihrem Hoheitsgebiet von den zuständigen Behörden ausgearbeitet und gegebenenfalls genehmigt sind.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis zum 30. Juni 2005 und danach alle fünf Jahre die Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr, die Großflughäfen und die Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern in ihrem Hoheitsgebiet mit.

(2) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass bis zum 30. Juni 2012 und danach alle fünf Jahre für das vorangegangene Kalenderjahr strategische Lärmkarten für sämtliche Ballungsräume sowie für sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken in ihrem Hoheitsgebiet von den zuständigen Behörden ausgearbeitet und gegebenenfalls genehmigt sind.

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission bis zum 31. Dezember 2008 sämtliche Ballungsräume sowie sämtliche Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken in ihrem Hoheitsgebiet mit.

(3) Die strategischen Lärmkarten müssen den Mindestanforderungen nach Anhang IV genügen.

(4) Benachbarte Mitgliedstaaten arbeiten bei der Ausarbeitung strategischer Lärmkarten für die Grenzgebiete zusammen.

(5) Die strategischen Lärmkarten werden mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Ausarbeitung überprüft und bei Bedarf überarbeitet.

Artikel 8

Aktionspläne

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass bis zum 18. Juli 2008 von den zuständigen Behörden Aktionspläne ausgearbeitet werden, mit denen in ihrem Hoheitsgebiet Lärmprobleme und Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärmminderung, geregelt werden für

a) Orte in der Nähe der Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über sechs Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, der Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr und der Großflughäfen;

b) Ballungsräume mit mehr als 250 000 Einwohnern. Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.

Die in den Plänen genannten Maßnahmen sind in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt, sollten aber insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen wurden.

▼B

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die zuständigen Behörden bis zum 18. Juli 2013 Aktionspläne, insbesondere zur Durchführung der vorrangigen Maßnahmen, die gegebenenfalls wegen des Überschreitens relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer von den Mitgliedstaaten festgelegter Kriterien ermittelt wurden, für die Ballungsräume sowie für die Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken in ihrem Hoheitsgebiet ausgearbeitet haben.

(3) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über die anderen relevanten Kriterien nach den Absätzen 1 und 2.

(4) Die Aktionspläne müssen den Mindestanforderungen nach Anhang V genügen.

▼M3

(5) Die Aktionspläne werden im Fall einer bedeutsamen Entwicklung, die sich auf die bestehende Lärmsituation auswirkt, und mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt der Genehmigung dieser Pläne überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet.

Die Überprüfungen und Überarbeitungen, die gemäß Unterabsatz 1 im Jahr 2023 stattfinden sollten, werden verschoben und finden spätestens bis zum 18. Juli 2024 statt.

▼B

(6) Benachbarte Mitgliedstaaten arbeiten bei den Aktionsplänen für die Grenzgebiete zusammen.

(7) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken, dass die Ergebnisse dieser Mitwirkung berücksichtigt werden und dass die Öffentlichkeit über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet wird. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Mitwirkung der Öffentlichkeit vorzusehen.

Ergibt sich die Verpflichtung, ein Verfahren zur Mitwirkung der Öffentlichkeit durchzuführen, gleichzeitig aus dieser Richtlinie und aus anderen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, so können die Mitgliedstaaten zur Vermeidung von Überschneidungen gemeinsame Verfahren vorsehen.

Artikel 9

Information der Öffentlichkeit

▼M3

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die von ihnen ausgearbeiteten und erforderlichenfalls genehmigten strategischen Lärmkarten sowie die von ihnen ausgearbeiteten Aktionspläne in Übereinstimmung mit den einschlägigen Gesetzgebungsakten der Union, insbesondere der Richtlinien 2003/4/EG ([1]) und 2007/2/EG ([2]) des Europäischen Parlaments und des Rates, und gemäß den Anhängen IV und V der vorliegenden Richtlinie, auch durch Einsatz der verfügbaren Informationstechnologien, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht und verbreitet werden.

▼B

(2) Diese Information muss deutlich, verständlich und zugänglich sein. Eine Zusammenfassung mit den wichtigsten Punkten wird zur Verfügung gestellt.

([1]) Richtlinie 2003/4/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2003 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Umweltinformationen und zur Aufhebung der Richtlinie 90/313/EWG des Rates (ABl. L 41 vom 14.2.2003, S. 26).

([2]) Richtlinie 2007/2/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. März 2007 zur Schaffung einer Geodateninfrastruktur in der Europäischen Gemeinschaft (INSPIRE) (ABl. L 108 vom 25.4.2007, S. 1).

▼B

Artikel 10

Sammlung und Veröffentlichung von Daten durch die Mitgliedstaaten und die Kommission

(1) Spätestens am 18. Januar 2004 legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen Bericht vor, der eine Überprüfung der bestehenden Gemeinschaftsmaßnahmen enthält, die sich auf Quellen von Umgebungslärm beziehen.

▼M3

(2) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die in Anhang VI genannten Informationen aus den strategischen Lärmkarten und die dort genannten Zusammenfassungen der Aktionspläne binnen sechs Monaten nach den in Artikel 7 bzw. Artikel 8 genannten Zeitpunkten der Kommission übermittelt werden. Zu diesem Zweck übermitteln die Mitgliedstaaten die Informationen ausschließlich auf elektronischem Wege an eine obligatorische Datenablage, die von der Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten eingerichtet wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Mitgliedstaaten, die Informationen aktualisieren wollen, legen den Unterschied zwischen der aktualisierten und der ursprünglichen Information sowie die Gründe für die Aktualisierung dar, wenn sie die aktualisierte Information in die Datenablage eingeben.

▼B

(3) Die Kommission richtet eine Datenbank für strategische Lärmkarten ein, um die Erarbeitung des Berichts nach Artikel 11 und die Durchführung sonstiger technischer oder informatorischer Arbeiten zu erleichtern.

(4) Die Kommission veröffentlicht alle fünf Jahre einen Kurzbericht über die Informationen aus den strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen. Der erste Bericht wird bis zum 18. Juli 2009 vorgelegt.

Artikel 11

Überprüfung und Berichterstattung

(1) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat bis zum 18. Juli 2009 einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie vor.

(2) In dem Bericht wird insbesondere untersucht, ob weitere Maßnahmen der Gemeinschaft gegen Umgebungslärm erforderlich sind, und es werden gegebenenfalls Durchführungsstrategien für beispielsweise folgende Aspekte vorgeschlagen:

a) lang- und mittelfristige Ziele für die Verringerung der Anzahl der Personen, die unter Umgebungslärm leiden, wobei insbesondere die klimatischen und kulturellen Unterschiede zu berücksichtigen sind;

b) zusätzliche Maßnahmen für eine Minderung des Umgebungslärms aus spezifischen Quellen, insbesondere den für die Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen, Verkehrsmitteln und Verkehrsinfrastruktur sowie bestimmten Kategorien von industriellen Tätigkeiten, und zwar auf der Grundlage derjenigen Maßnahmen, die bereits durchgeführt wurden bzw. im Hinblick auf ihre Annahme erörtert werden;

c) Schutz von ruhigen Gebieten auf dem Land.

▼B

(3) Der Bericht enthält eine Überprüfung der akustischen Umgebungsqualität in der Gemeinschaft auf der Grundlage der in Artikel 10 genannten Daten und trägt dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt sowie allen anderen einschlägigen Informationen Rechnung. Die Verringerung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und die Kostenwirksamkeit sind die wichtigsten Kriterien für die Auswahl der vorgeschlagenen Strategien und Maßnahmen.

(4) Sobald die Kommission die erste Reihe strategischer Lärmkarten erhalten hat, prüft sie erneut

— die Möglichkeit, die Messhöhe von 1,5 m gemäß Anhang I Abschnitt 1 für Gebiete mit einstöckigen Gebäuden auf 1,5 m festzulegen;

— die Untergrenze der verschiedenen Bereiche von L_{den} und L_{night} nach Anhang VI zur Schätzung der Anzahl der belasteten Personen.

(5) Der Bericht wird alle fünf Jahre oder nach Bedarf häufiger überarbeitet. Er enthält eine Bewertung der Durchführung dieser Richtlinie.

(6) Dem Bericht werden gegebenenfalls Vorschläge zur Änderung dieser Richtlinie beigefügt.

▼M4

Artikel 12

Anpassung an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 12a delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs I Abschnitt 3 und der Anhänge II und III zu erlassen, um sie an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt anzupassen.

Artikel 12a

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 6 Absätze 2 und 3 und Artikel 12 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 26. Juli 2019 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 6 Absätze 2 und 3 und Artikel 12 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung [1] enthaltenen Grundsätzen.

[1] ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

▼M4

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 6 Absätze 2 und 3 und Artikel 12 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

▼B

Artikel 13

Ausschuss

(1) Die Kommission wird von dem durch Artikel 18 der Richtlinie 2000/14/EG eingesetzten Ausschuss unterstützt.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EG wird auf drei Monate festgesetzt.

▼M4

_____

▼B

Artikel 14

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 18. Juli 2004 nachzukommen. Sie setzen die Kommission davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten diese Vorschriften erlassen, nehmen sie in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahmen.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 15

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 16

Adressaten

Diese Richtlinie ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

▼B

ANHANG I

LÄRMINDIZES

nach Artikel 5

1. **Definition des Tag-Abend-Nacht-Pegels L_{den}**

Der Tag-Abend-Nacht-Pegel (day-evening-night) L_{den} in Dezibel (dB) ist mit folgender Gleichung definiert:

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

Hierbei gilt:

— L_{day} ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen am Tag erfolgen;

— $L_{evening}$ ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen am Abend erfolgen;

— L_{night} ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, wobei der Beurteilungszeitraum ein Jahr beträgt und die Bestimmungen an allen Kalendertagen in der Nacht erfolgen.

Ferner gilt:

— Der Tag entspricht einem Zeitraum von 12 Stunden, der Abend einem Zeitraum von 4 Stunden und die Nacht einem Zeitraum von 8 Stunden; die Mitgliedstaaten können den Abend um eine oder zwei Stunden kürzen und den Tag und/oder den Nachtzeitraum entsprechend verlängern, sofern dies für sämtliche Lärmquellen einheitlich geregelt ist und sie der Kommission Informationen über jede systematische Abweichung von der Standardoption übermitteln;

— der Tagesanfang (und damit der Anfang des Abends und der Nacht) ist vom Mitgliedstaat festzulegen (dies ist für sämtliche Lärmquellen einheitlich zu regeln); werden die Zeiten nicht anders festgelegt, gelten die Standardzeiten 7.00-19.00 Uhr, 19.00-23.00 Uhr und 23.00-7.00 Uhr Ortszeit;

— ein Jahr ist das für die Lärmemission ausschlaggebende und ein hinsichtlich der Witterungsbedingungen durchschnittliches Jahr;

und:

— Der einfallende Schall wird berücksichtigt, was bedeutet, dass der von der Fassade von Wohngebäuden reflektierte Schall unberücksichtigt bleibt (in der Regel bedeutet dies im Fall einer Messung eine Korrektur um 3 dB).

Die Höhe des Messpunkts zur Ermittlung von L_{den} hängt vom Zweck der Messung ab:

— Im Fall von Berechnungen zur Ausarbeitung von strategischen Lärmkarten für die Lärmbelastung in Gebäuden und in der Nähe von Gebäuden liegen die Ermittlungspunkte in einer Höhe von 4,0 ± 0,2 m (3,8-4,2 m) über dem Boden und an der am stärksten lärmbelasteten Fassade; zu diesem Zweck ist die am stärksten lärmbelastete Fassade die der jeweiligen Lärmquelle zugewandte Außenwand, die dieser am nächsten ist; für andere Zwecke können andere Ermittlungspunkte festgelegt werden.

— Im Fall von Messungen zur Ausarbeitung strategischer Lärmkarten für die Lärmbelastung in Gebäuden und in der Nähe von Gebäuden kann eine andere Höhe gewählt werden, die jedoch nie weniger als 1,5 m über dem Boden betragen darf; die Ergebnisse sind folglich auf eine entsprechende Höhe von 4 m zu korrigieren.

▼B

— Für andere Zwecke wie akustische Planung und Ausweisung von Gebieten bestimmter akustischer Qualität kann eine andere Höhe gewählt werden, die jedoch nie weniger als 1,5 m über dem Boden betragen darf, z. B:

  — ländliche Gebiete mit einstöckigen Häusern,

  — Entwicklung lokaler Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmeinwirkung auf bestimmte Wohnungen,

  — Erstellung einer detaillierten Lärmkarte für ein begrenztes Gebiet, auf der die Lärmbelastung in den einzelnen Wohnungen verzeichnet ist.

2. **Definition des Nachtlärmindexes (Night-time noise indicator)**

Der Nachtlärmindex L_{night} ist der A-bewertete äquivalente Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987, der anhand der gesamten Nachtwerte eines Jahres ermittelt wird.

Ferner gilt:

— Die Nacht gemäß der Definition in Abschnitt 1 entspricht einem Zeitraum von 8 Stunden;

— ein Jahr gemäß der Definition in Abschnitt 1 ist das für die Lärmemission ausschlaggebende und ein hinsichtlich der Witterungsbedingungen durchschnittliches Jahr;

— der einfallende Schall wird gemäß Abschnitt 1 berücksichtigt;

— der Ermittlungspunkt ist der gleiche wie für L_{den}.

3. **Zusätzliche Lärmindizes**

In einigen Fällen kann zusätzlich zu L_{den} und L_{night} und gegebenenfalls L_{day} und $L_{evening}$ die Verwendung besonderer Lärmindizes und damit verbundener Grenzwerte angebracht sein. Einige Beispiele werden im Folgenden genannt:

— Die betreffende Lärmquelle ist nur über kurze Zeiträume in Betrieb (beispielsweise weniger als 20 % der gesamten Tageszeit im Jahr, der gesamten Abendzeit im Jahr oder der gesamten Nachtzeit im Jahr);

— in einem oder mehreren der betrachteten Zeiträume treten im Durchschnitt sehr wenige Schallereignisse auf (beispielsweise weniger als ein Schallereignis pro Stunde, wobei ein Schallereignis definiert werden kann als Schall, der weniger als 5 Minuten anhält; Beispiele sind der Lärm eines vorbeifahrenden Zuges oder eines vorbeifliegenden Flugzeugs).

— der Lärm hat eine starke Niedrigfrequenzkomponente;

— L_{amax} oder SEL (sound exposure level — Lärmexpositionspegel) für Lärmschutz in der Nacht bei Lärmspitzenwerten;

— verstärkter Lärmschutz am Wochenende oder zu bestimmten Zeiten im Jahr;

— verstärkter Lärmschutz am Tag;

— verstärkter Lärmschutz am Abend;

— Zusammenwirken von Lärm aus verschiedenen Quellen;

— ruhige Gebiete auf dem Land;

— der Lärm enthält besonders hervorstechende Töne;

— der Lärm ist impulsartig.

▼M2

ANHANG II

BEWERTUNGSMETHODEN FÜR LÄRMINDIZES

(nach Artikel 6 der Richtlinie 2002/49/EG)

1. EINLEITUNG

Die Werte L_{den} und L_{night} werden ►C1 an den Immissionspunkten ◄ durch Berechnung anhand des in Kapitel 2 dargelegten Verfahrens und der in Kapitel 3 beschriebenen Daten bestimmt. Messungen können gemäß Kapitel 4 durchgeführt werden.

2. GEBRÄUCHLICHE VERFAHREN ZUR LÄRMBEWERTUNG

2.1. **Allgemeine Bestimmungen — Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Industrie-/Gewerbelärm**

2.1.1. *Definition der Indizes, Frequenzbereiche und Frequenzbänder*

►C1 Die Lärmberechnung ist im Frequenzbereich der Oktavbänder von 63 Hz bis 8 kHz vorzunehmen ◄, und die Ergebnisse für die Frequenzbänder sind im entsprechenden Frequenzintervall vorzulegen.

Die Berechnung des Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Industrie-/Gewerbelärms erfolgt in Oktavbändern, ausgenommen jedoch die Schallleistung der Quelle des Schienenverkehrslärms, bei der die Terzbänder genutzt werden. Für den Straßenverkehrs-, Eisenbahn- und Industrie-/Gewerbelärm, der auf diesen Oktavbandergebnissen beruht, wird der ►C1 A-bewertete Langzeit-Dauerschallpegel ◄ für den Zeitraum Tag, Abend und Nacht gemäß Anhang I und Artikel 5 der Richtlinie 2002/49/EG durch Summierung über alle Frequenzen berechnet:

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

Hierbei gilt:

A_i bezeichnet die A-Bewertungskorrektur gemäß IEC 61672-1

i = Frequenzbandindex

und T ist der Zeitraum Tag, Abend oder Nacht.

Lärmparameter:

L_p	Momentaner Schalldruckpegel	[dB] (re $2 \cdot 10^{-5}$ Pa)
$L_{Aeq,LT}$	►C1 Gesamt-Langzeit-Dauerschallpegel ◄ L_{Aeq} ausgehend von allen Quellen und Spiegelquellen am Punkt R	[dB] (re $2 \cdot 10^{-5}$ Pa)
L_W	In-Situ-Schallleistungspegel einer Punktquelle (Bewegung oder Stand)	[dB] (re 10^{-12} W)
$L_{W,i,dir}$	Gerichteter In-Situ-Schallleistungspegel für das *i*-te Frequenzband	[dB] (re 10^{-12} W)
$L_{W'}$	Durchschnittlicher In-Situ-Schallleistungspegel je Meter ►C1 Linienquelle ◄	[dB/m] (re 10^{-12} W)

▼M2

Weitere physikalische Parameter:

p	Effektivwert des momentanen Schalldrucks	[Pa]
p_0	Referenzschalldruck = $2 \cdot 10^{-5}$ Pa	[Pa]
W_0	Referenzschallleistung = 10^{-12} W	[Watt]

2.1.2. *Qualitätsrahmen*

Genauigkeit der Eingangswerte

Alle Eingangswerte, die den Emissionspegel einer Quelle beeinflussen, sind mit mindestens der Genauigkeit zu bestimmen, die einer Unsicherheit von ± 2 dB (A) im Emissionspegel der Quelle entspricht (wobei alle anderen Parameter unverändert bleiben).

Nutzung von Standardwerten

Bei der Anwendung des Verfahrens müssen die Eingangswerte der tatsächlichen Nutzung entsprechen. Generell dürfen keine Standardeingangswerte oder -annahmen zugrunde gelegt werden. Standardeingangswerte und -annahmen werden akzeptiert, wenn die Erfassung realer Daten mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden ist.

Qualität der für die Berechnungen verwendeten Software

Die Konformität der zur Durchführung der Berechnungen verwendeten Software mit den Verfahren gemäß diesem Anhang ist dadurch nachzuweisen, dass die Ergebnisse anhand von Testfällen bestätigt werden.

2.2. **Straßenverkehrslärm**

2.2.1. *Beschreibung der Quellen*

Klassifizierung der Fahrzeuge

Die Quelle von Straßenverkehrslärm wird durch Kombination der Schallemission jedes einzelnen Fahrzeugs, das Teil des Verkehrsflusses ist, bestimmt. Die Fahrzeuge werden ausgehend von den Merkmalen ihrer Schallemission in fünf Klassen eingeteilt:

Klasse 1: Leichte Kraftfahrzeuge,

Klasse 2: Mittelschwere Fahrzeuge,

Klasse 3: Schwere Fahrzeuge,

Klasse 4: Zweirädrige Kraftfahrzeuge,

Klasse 5: Offene Kategorie.

Bei den zweirädrigen Kraftfahrzeugen erfolgt eine weitere Unterteilung in zwei Teilklassen, nämlich Mopeds und leistungsstärkere Krafträder, da sie sehr unterschiedlich gefahren werden ►C1 und ihre Geräuschemissionen in der Regel weit auseinander liegen ◄.

Die ersten vier Klassen sind zwingend vorgeschrieben, die fünfte Klasse ist optional. Sie ist für neue Fahrzeuge vorgesehen, die möglicherweise in Zukunft entwickelt werden und deren Schallemission sich so weit

▼M2

unterscheidet, dass für sie eine zusätzliche Klasse festgelegt werden muss. Dies könnten beispielsweise Elektro- oder Hybridfahrzeuge sein, die künftig entwickelt werden und sich erheblich von den Fahrzeugen in den Klassen 1 bis 4 unterscheiden.

Genaue Angaben zu den verschiedenen Fahrzeugklassen finden sich in Tabelle [2.2.a].

Tabelle [2.2.a]

Fahrzeugklassen

Klasse	Bezeichnung	Beschreibung		Fahrzeugklasse in EG-Typgenehmigung für vollständige Fahrzeuge (1)
1	Leichte Kraftfahrzeuge	PKW, Lieferwagen ≤ 3,5 t, Geländewagen (SUV) (2), Großraumlimousinen (3), einschließlich Anhänger und Wohnwagen		M1 und N1
2	Mittelschwere Fahrzeuge	Mittelschwere Fahrzeuge, Lieferwagen > 3,5 t, Busse, Wohnmobile usw. mit zwei Achsen und Doppelbereifung auf der Hinterachse		M2, M3 und N2, N3
3	Schwere Fahrzeuge	Schwere Nutzfahrzeuge, Reisebusse, Busse, mit drei oder mehr Achsen		M2 und N2 mit Anhänger, M3 und N3
4	Zweirädrige Kraftfahrzeuge	4a	Zwei-, drei- und vierrädrige Mopeds	L1, L2, L6
		4b	Motorräder mit und ohne Seitenwagen, drei- und vierrädrige Motorräder	L3, L4, L5, L7
5	Offene Klasse	Entsprechend dem künftigen Bedarf		k. A.

(1) Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1) zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge.
(2) SUV (Sports Utility Vehicles) Geländewagen.
(3) MPV (Multi-Purpose Vehicles) Mehrzweckfahrzeuge.

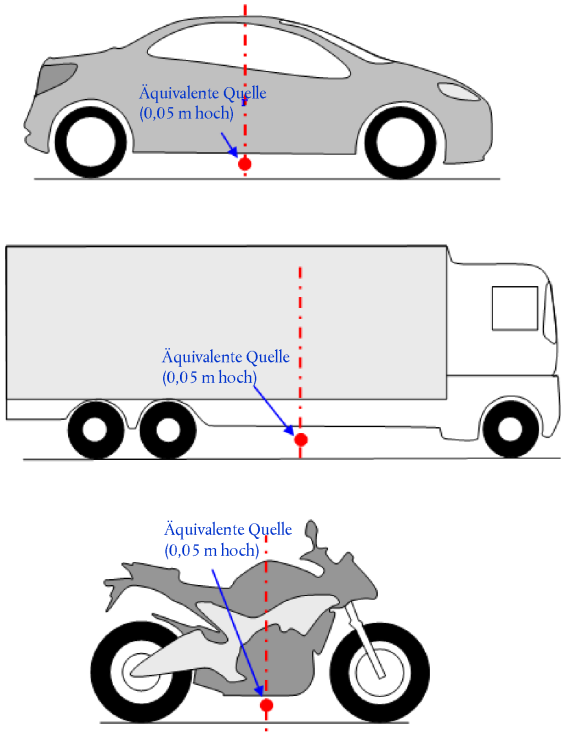
Anzahl und Position ►C1 von Ersatzschallquellen ◄

Bei diesem Verfahren wird jedes Fahrzeug (Klasse 1, 2, 3, 4 und 5) durch eine einzige Punktquelle dargestellt, die gleichförmig in den 2π-Halbraum über dem Boden abstrahlt. Die erste Reflexion an der Straßenoberfläche wird implizit behandelt. Wie in Abbildung [2.2.a] dargestellt, befindet sich die Punktquelle 0,05 m über der Straßenoberfläche.

▼M2

Abbildung [2.2.a]

Position der äquivalenten Punktquelle bei leichten Fahrzeugen (Klasse 1), schweren Fahrzeugen (Klassen 2 und 3) und zweirädrigen Kraftfahrzeugen (Klasse 4)



Die Darstellung des Verkehrsflusses erfolgt durch eine ►C1 Linienquelle ◄. Bei der Modellierung einer Straße mit mehreren Fahrspuren sollte idealerweise jede Fahrspur durch eine in ihrer Mitte verlaufende ►C1 Linienquelle ◄ repräsentiert werden. Es ist jedoch auch akzeptabel, bei einer Straße mit zwei Richtungsfahrbahnen eine ►C1 Linienquelle ◄ in der Straßenmitte oder bei mehrspurigen Straßen eine ►C1 Linienquelle ◄ je Fahrbahn in der äußeren Fahrspur zu modellieren.

▼C1

S c h a l l l e i s t u n g s p e g e l

▼M2

A l l g e m e i n e B e t r a c h t u n g e n

Da die Schallleistung der Quelle ►C1 im „akustischen Halbraum“ ◄ definiert wird, umfasst die Schallleistung auch den Effekt der Reflexion am Boden direkt unter der modellierten Quelle, wo es, abgesehen von der Reflexion an der Straßenoberfläche, die sich nicht direkt unter der modellierten Quelle befindet, keine störenden Gegenstände im unmittelbaren Umfeld gibt.

V e r k e h r s f l u s s

Die Schallemission eines Verkehrsflusses wird durch eine ►C1 Linienquelle ◄ dargestellt, die durch ihre gerichtete Schallleistung je Meter pro Frequenz gekennzeichnet ist. Dies entspricht der Summe der Schallemission der einzelnen Fahrzeuge im Verkehrsfluss unter Berücksichtigung der von den Fahrzeugen im untersuchten Straßenabschnitt verbrachten Zeit. Die Darstellung des einzelnen Fahrzeugs im Fluss erfordert die Anwendung eines Verkehrsflussmodells.

▼M2

Wird ein stetiger Verkehrsfluss von Q_m Fahrzeugen der Klasse m je Stunde mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit v_m (in km/h) angenommen, so wird die gerichtete Schallleistung je Meter im Frequenzband i der ►C1 Linienquelle ◄ $L_{W',\ eq,line,i,m}$ bestimmt durch:

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

wobei $L_{W,i,m}$ die gerichtete Schallleistung eines einzelnen Fahrzeugs ist. $L_{W',m}$ wird in dB angegeben (re 10^{-12} W/m). Diese Schallleistungspegel werden für ►C1 jedes Oktavband i von 63 Hz bis 8 kHz ◄ berechnet.

Verkehrsflussdaten Q_m sind als Jahresdurchschnitt je Stunde, je Zeitraum (Tag-Abend-Nacht), je Fahrzeugklasse und je ►C1 Linienquelle ◄ anzugeben. Für alle Klassen sind die Eingabedaten für den Verkehrsfluss zu verwenden, die im Rahmen von Straßenverkehrszählungen oder mithilfe von Verkehrsmodellen ermittelt wurden.

Die Geschwindigkeit v_m ist eine repräsentative Geschwindigkeit je Fahrzeugklasse: in den meisten Fällen die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit für den Straßenabschnitt oder die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit für die Fahrzeugklasse, je nachdem, welcher Wert niedriger ist. Stehen vor Ort erfasste Messdaten nicht zur Verfügung, wird die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit für die Fahrzeugklasse verwendet.

Einzelnes Fahrzeug

Im Verkehrsfluss wird für alle Fahrzeuge der Klasse m angenommen, dass sie mit der gleichen Geschwindigkeit fahren, also v_m, der Durchschnittsgeschwindigkeit des Verkehrsflusses der Klasse.

Ein Straßenfahrzeug wird mittels einer Reihe mathematischer Gleichungen modelliert, die die beiden ►C1 Hauptgeräuschquellen ◄ repräsentieren:

1. Rollgeräusche aufgrund der Wechselwirkung Reifen/Straße;

2. Antriebsgeräusche, die vom Antriebssystem (Motor, Auspuff usw.) des Fahrzeugs erzeugt werden.

Aerodynamische Geräusche sind in der Quelle für Rollgeräusche inbegriffen.

Für leichte, mittelschwere und schwere Kraftfahrzeuge (Klassen 1, 2 und 3) entspricht die Gesamtschallleistung der energetischen Summe der Roll- und der Antriebsgeräusche. Somit wird der Gesamtschallleistungspegel der ►C1 Linienquellen ◄ m = 1, 2 oder 3 definiert durch:

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

wobei $L_{WR,i,m}$ der Schallleistungspegel für Rollgeräusche und $L_{WP,i,m}$ der Schallleistungspegel für Antriebsgeräusche ist. Dies gilt für alle Geschwindigkeitsbereiche. Bei Geschwindigkeiten unter 20 km/h entspricht der Schallleistungspegel dem Wert, wie er durch die Formel für $v_{m\ =}$ 20 km/h bestimmt ist.

Für zweirädrige Kraftfahrzeuge (Klasse 4) werden für die Quelle nur die Antriebsgeräusche berücksichtigt:

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

Dies gilt für alle Geschwindigkeitsbereiche. Bei Geschwindigkeiten unter 20 km/h entspricht der Schallleistungspegel dem Wert, wie er durch die Formel für $v_{m\ =}$ 20 km/h bestimmt ist.

2.2.2. *Referenzbedingungen*

Die Quellengleichungen und -koeffizienten gelten für folgende Referenzbedingungen:

▼M2

— konstante Fahrzeuggeschwindigkeit,

— ebene Straße,

— Lufttemperatur von τ_{ref} = 20 °C,

— virtuelle Referenzstraßenoberfläche, bestehend aus einem einen durchschnittlichen Verdichtungsgrad aufweisenden Asphaltbeton 0/11 und Splittmastixasphalt 0/11, zwei bis sieben Jahre alt und in einem repräsentativen Instandhaltungszustand,

— eine trockene Straßenoberfläche,

— keine Spikereifen.

2.2.3. *Rollgeräusche*

Allgemeine Gleichung

Der Schallleistungspegel der Rollgeräusche im Frequenzband i für ein Fahrzeug der Klasse m = 1, 2 oder 3 wird definiert als:

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

Die Koeffizienten $A_{R,i,m}$ und $B_{R,i,m}$ sind für jede Fahrzeugklasse und für eine Referenzgeschwindigkeit von v_{ref} = 70 km/h in Oktavbändern gegeben. $\Delta L_{WR,i,m}$ entspricht der Summe der Korrekturkoeffizienten, die auf die Rollgeräuschemissionen bei bestimmten Straßen- oder Fahrzeugbedingungen angewendet werden, die von den Referenzbedingungen abweichen:

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

$\Delta L_{WR,road,i,m}$ dient der Berücksichtigung des Einflusses, den eine Straßenoberfläche mit akustischen Eigenschaften, die von denen der virtuellen Referenzoberfläche nach Abschnitt 2.2.2 abweichen, auf die Rollgeräusche ausübt. Der Wert schließt den Einfluss sowohl auf die Ausbreitung als auch auf die Entstehung ein.

$\Delta L_{studded\ tyres,i,m}$ ist ein Korrekturkoeffizient für die höheren Rollgeräusche leichter Fahrzeuge mit Spikereifen.

$\Delta L_{WR,acc,i,m}$ dient der Berücksichtigung des Einflusses, den eine Kreuzung mit Verkehrsampeln oder ein Kreisverkehr auf die Rollgeräusche ausübt. Der Wert schließt den Einfluss der Geschwindigkeitsveränderung auf die Geräuscherzeugung ein.

$\Delta L_{W,temp}$ ist ein Term zur Korrektur einer Durchschnittstemperatur τ, die von der Referenztemperatur τ_{ref} = 20 °C abweicht.

Korrektur um den Einfluss von Spikereifen

In den Fällen, in denen eine erhebliche Anzahl leichter Fahrzeuge im Verkehrsfluss jedes Jahr mehrere Monate lang Spikereifen benutzt, ist der dadurch bewirkte Einfluss auf die Rollgeräusche zu berücksichtigen. Für jedes Fahrzeug der Klasse m = 1, das mit Spikereifen ausgestattet ist, wird der geschwindigkeitsabhängige Anstieg der Rollgeräuschemissionen wie folgt bewertet:

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

wobei die Koeffizienten a_i und b_i für jedes Oktavband gegeben sind.

▼M2

Die Zunahme der Rollgeräuschemissionen wird nur gemäß dem Anteil leichter Fahrzeuge mit Spikereifen und für einen begrenzten Zeitraum T_s (in Monaten) über das Jahr angerechnet. Wenn $Q_{stud,ratio}$ der durchschnittliche Anteil der mit Spikereifen ausgestatteten leichten Fahrzeuge am Gesamtaufkommen dieser Fahrzeuge je Stunde im Zeitraum T_s (in Monaten) ist, dann wird der jährliche durchschnittliche Anteil von mit Spikereifen ausgestatteten Fahrzeugen p_s angegeben durch:

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

Die resultierende Korrektur der Schallleistung der Rollgeräuschemissionen aufgrund des Gebrauchs von Spikereifen für Fahrzeuge der Klasse $m = 1$ im Frequenzband i ist demnach:

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

Für die Fahrzeuge der anderen Klassen ist keine Korrektur vorzunehmen:

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

Einfluss der Lufttemperatur auf die Rollgeräuschkorrektur

Die Lufttemperatur beeinflusst die Rollgeräuschemissionen in der Form, dass der Schallleistungspegel der Rollgeräusche mit steigender Lufttemperatur absinkt. Der Einfluss der Lufttemperatur wird in die Korrektur der Rollgeräusche auf der Straßenoberfläche einbezogen. Die Korrektur der Rollgeräusche auf der Straßenoberfläche wird normalerweise bei einer Lufttemperatur von τ_{ref} = 20 °C bewertet. Im Falle einer anderen Jahresdurchschnittslufttemperatur (in ° C) wird der durch die Straßenoberfläche verursachte Schall korrigiert durch:

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

Der Korrekturterm ist bei Temperaturen unter 20 °C positiv (d. h. der Schallpegel steigt) und bei höheren Temperaturen negativ (d. h. der Schallpegel sinkt). Der Koeffizient K ist abhängig von der Straßenoberfläche und den Reifenmerkmalen und weist im Allgemeinen eine gewisse Frequenzabhängigkeit auf. Bei allen Straßenoberflächen ist ein generischer Koeffizient für leichte Fahrzeuge (Klasse 1) von $K_{m = 1}$ = 0,08 dB/°C und für schwere Fahrzeuge (Klassen 2 und 3) von $K_{m = 2}$ = $K_{m = 3}$ = 0,04 dB/°C anzuwenden. Der Korrekturkoeffizient ist auf alle Oktavbänder von 63 Hz bis 8 000 Hz gleichmäßig anzuwenden.

2.2.4. *Antriebsgeräusche*

Allgemeine Gleichung

Die Emission der Antriebsgeräusche umfasst die Gesamtheit der Anteile, die auf Motor, Auspuff, Getriebe, Lufteinlass usw. entfallen. Der Schallleistungspegel für die Antriebsgeräusche im Frequenzband i für ein Fahrzeug der Klasse m wird definiert als:

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

Die Koeffizienten $A_{P,i,m}$ und $B_{P,i,m}$ werden in Oktavbändern für jede Fahrzeugklasse und für eine Referenzgeschwindigkeit v_{ref} = 70 km/h angegeben.

$\Delta L_{WP,i,m}$ entspricht der Summe der Korrekturkoeffizienten, die auf die Emission von Antriebsgeräuschen bei bestimmten Fahr- oder regionalen Bedingungen anzuwenden sind, die von den Referenzbedingungen abweichen:

▼**M2**

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

$\Delta L_{WP,road,i,m}$ dient der Berücksichtigung des Einflusses, den die Straßenoberfläche auf die Antriebsgeräusche mittels Absorption ausübt. Die Berechnung wird gemäß Abschnitt 2.2.6 durchgeführt.

$\Delta L_{WP,acc,i,m}$ und $\Delta L_{WP,grad,i,m}$ dienen der Berücksichtigung des Einflusses, den Straßensteigungen und das Abbremsen und Beschleunigen der Fahrzeuge an Straßenkreuzungen ausüben. Sie werden gemäß Abschnitt 2.2.4 bzw. 2.2.5 berechnet.

Einfluss von Straßensteigungen

Die Straßensteigung wirkt sich in zweierlei Hinsicht auf die Schallemission des Fahrzeugs aus: zum einen auf die Fahrzeuggeschwindigkeit und damit auf die Emission von Roll- und Antriebsgeräuschen des Fahrzeugs; zum anderen auf die Motorleistung und die Motordrehzahl je nach eingelegtem Gang und damit auf die Emission von Antriebsgeräuschen des Fahrzeugs. In diesem Abschnitt wird nur der Einfluss auf die Antriebsgeräusche betrachtet, wobei eine gleichbleibende Geschwindigkeit angenommen wird.

Der Einfluss der Straßensteigung auf die Antriebsgeräusche wird durch den Korrekturterm $\Delta L_{WP,grad,m}$ berücksichtigt, der von der Neigung s (in %), der Fahrzeuggeschwindigkeit v_m (in km/h) und der Fahrzeugklasse m abhängig ist. Bei einem Verkehrsfluss mit Gegenverkehr muss der Fluss in zwei Komponenten aufgespalten und zur Hälfte für bergauf und zur Hälfte für bergab korrigiert werden. Der Korrekturterm wird allen Oktavbändern gleichmäßig angerechnet:

Für $m = 1$

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

Für $m = 2$

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

Für $m = 3$

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

Für $m = 4$

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

Die Korrektur $\Delta L_{WP,grad,m}$ schließt implizit den Einfluss einer Neigung auf die Geschwindigkeit ein.

▼M2

2.2.5. *Einfluss des Beschleunigens und Abbremsens von Fahrzeugen*

Zur Berücksichtigung des Einflusses des Beschleunigens und Abbremsens vor bzw. nach Kreuzungen mit Verkehrsampeln und Kreisverkehren ist eine Korrektur wie nachfolgend beschrieben vorzunehmen.

Die Korrekturterme für Rollgeräusche, $\Delta L_{WR,acc,m,k}$, und Antriebsgeräusche, $\Delta L_{WP,acc,m,k}$, sind lineare Funktionen der Entfernung x (in m) der Punktquelle vom nächstgelegenen Schnittpunkt der entsprechenden ►C1 Linienquelle ◄ mit einer anderen ►C1 Linienquelle ◄. Sie werden allen Oktavbändern gleichmäßig angerechnet:

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

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

Die Koeffizienten $C_{R,m,k}$ und $C_{P,m,k}$ sind abhängig von der Art des Straßenknotenpunkts k (k = 1 für eine Kreuzung mit Verkehrsampeln; k = 2 für einen Kreisverkehr) und werden für jede einzelne Fahrzeugklasse angegeben. Die Korrektur schließt den Einfluss der Geschwindigkeitsänderung beim Heranfahren an eine Kreuzung/einen Kreisverkehr bzw. beim Verlassen der Kreuzung/des Kreisverkehrs ein.

Zu beachten ist, dass bei einer Entfernung von $|x| \geq 100$ m Folgendes gilt: $\Delta L_{WR,acc,m,k} = \Delta L_{WP,acc,m,k} = 0$.

2.2.6. *Einfluss der Art der Straßenoberfläche*

Allgemeine Grundsätze

Bei Straßenoberflächen mit akustischen Eigenschaften, die von denen der Referenzoberfläche abweichen, ist sowohl für die Rollgeräusche als auch für die Antriebsgeräusche ein Spektralkorrekturterm anzuwenden.

Für die Rollgeräuschemissionen wird der in Bezug auf die Straßenoberfläche anzuwendende Korrekturterm angegeben durch:

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

Hierbei gilt:

$\alpha_{i,m}$ ist die Spektralkorrektur in dB bei Referenzgeschwindigkeit v_{ref} für Klasse m (1, 2 oder 3) und Spektralband i.

β_m ist der Einfluss der Geschwindigkeit auf die Verringerung der Rollgeräusche bei Klasse m (1, 2 oder 3) und ist für alle Frequenzbänder identisch.

Für die Antriebsgeräuschemissionen wird der in Bezug auf die Straßenoberfläche anzuwendende Korrekturterm angegeben durch:

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

Die Antriebsgeräusche werden durch absorbierende Oberflächen verringert, durch nicht absorbierende Oberflächen aber nicht verstärkt.

Einfluss der Gebrauchsdauer auf die Geräuscheigenschaften von Straßenoberflächen

Die Geräuschmerkmale von Straßenoberflächen variieren je nach Gebrauchsdauer und Instandhaltungszustand, wobei die Lautstärke im Zeitverlauf tendenziell zunimmt. Bei diesem Verfahren werden die Straßenoberflächenparameter so abgeleitet, dass sie für die akustische Leistung der jeweiligen Straßenoberfläche repräsentativ sind und für eine repräsentative Gebrauchsdauer gemittelt werden, wobei eine ordnungsgemäße Instandhaltung angenommen wird.

▼M2

2.3. **Eisenbahnlärm**

2.3.1. *Beschreibung der Quellen*

Klassifizierung der Fahrzeuge

Definition von Fahrzeug und Zug

Für die Zwecke dieses Lärmberechnungsverfahrens wird ein Fahrzeug definiert als eine Teileinheit eines Zuges (typischerweise eine Lokomotive, ein Triebwagen, ein Reisezugwagen oder ein Güterwagen), die unabhängig bewegt und vom Rest des Zuges abgehängt werden können. Für Teileinheiten eines Zuges, die Teil einer nicht abtrennbaren Gruppe sind, können spezielle Umstände gelten, z. B. bei einem gemeinsamen Drehgestell. Für die Zwecke dieses Berechnungsverfahrens werden alle diese Teileinheiten zu einem einzigen Fahrzeug zusammengefasst.

Im Sinne dieses Berechnungsverfahrens besteht ein Zug aus einer Reihe von aneinander gekoppelten Fahrzeugen.

Tabelle [2.3.a] gibt die Terminologie zur Beschreibung der Fahrzeugtypen in der Quellendatenbank vor. Sie beinhaltet die relevanten Deskriptoren für die vollständige Klassifizierung der Fahrzeuge. Diese Deskriptoren entsprechen den Eigenschaften des Fahrzeugs, die die akustische gerichtete Schallleistung je Meter Länge ►C1 der modellierten Ersatzlinienquelle ◄ beeinflussen.

►C1 Die Anzahl der Fahrzeuge je Typ ist für jeden einzelnen Gleisabschnitt für jeden der Zeiträume, die bei der Lärmkartierung zu berücksichtigen sind, zu bestimmen. ◄ Sie ist als mittlere Fahrzeugzahl je Stunde anzugeben, die ermittelt wird, indem aus der Gesamtzahl der in einem bestimmten Zeitraum vorbeifahrenden Fahrzeuge und der Länge dieses Zeitraums in Stunden der Quotient gebildet wird (z. B. 24 Fahrzeuge in vier Stunden bedeutet sechs Fahrzeuge pro Stunde). Alle Fahrzeugtypen, die den jeweiligen Gleisabschnitt passieren, sind einzubeziehen.

Tabelle [2.3.a]

Klassifizierung und Deskriptoren für Schienenfahrzeuge

Stelle	**1**	**2**	**3**	**4**
Deskriptor	**Fahrzeugtyp**	**Anzahl der Achsen je Fahrzeug**	**Bremsentyp**	**Maßnahmen in Bezug auf die Räder**
Erläuterung des Deskriptors	Ein Buchstabe, der den Typ beschreibt	Die tatsächliche Anzahl der Achsen	Ein Buchstabe, der den Bremsentyp beschreibt	Ein Buchstabe, der die Art der Maßnahme zur Lärmminderung beschreibt
Mögliche Deskriptoren	**h** Hochgeschwindigkeitsfahrzeug (> 200 km/h)	**1**	**c** ►C1 Grauguss-Bremsklotzsohle ◄	**n** keine Maßnahme
	m Personentriebwagen	**2**	**k** ►C1 Klotzbremse mit Bremsklotzsohlen aus Verbundstoff oder Sintermetall ◄	**d** ►C1 Radabsorber ◄

▼M2

Stelle	1	2	3	4
Deskriptor	**Fahrzeugtyp**	**Anzahl der Achsen je Fahrzeug**	**Bremsentyp**	**Maßnahmen in Bezug auf die Räder**
Erläuterung des Deskriptors	Ein Buchstabe, der den Typ beschreibt	Die tatsächliche Anzahl der Achsen	Ein Buchstabe, der den Bremsentyp beschreibt	Ein Buchstabe, der die Art der Maßnahme zur Lärmminderung beschreibt
	p Reisezugwagen	**3**	**n** ►C1 nicht klotzgebremst ◄, wie etwa Scheiben-, Trommel- oder Magnetbremsen	**s** ►C1 Schallschürzen ◄
	c Straßenbahn oder Stadtbahn, Wagen mit und ohne eigenen Antrieb	**4**		**o** andere
	d Diesellok	usw.		
	e Elektrolok			
	a ►C1 alle arttypischen Güterfahrzeuge ◄			
	o sonstige (d. h. Wartungsfahrzeuge usw.)			

▼C1

Klassifizierung von Gleisen und des Schienenoberbaus

▼M2

Die ►C1 bestehenden Gleise ◄ unterscheiden sich, weil verschiedene Elemente zu ihren akustischen Eigenschaften beitragen und diese charakterisieren. Eine Übersicht über die bei diesem Verfahren verwendeten Schienentypen wird in Tabelle [2.3.b] gegeben. Einige ►C1 Parameter ◄ haben einen großen Einfluss auf die akustischen Eigenschaften, andere hingegen kaum. Die Lärmemission von Eisenbahnen wird im Allgemeinen von folgenden Faktoren beeinflusst: ►C1 Schienenrauheit, Steifheit der Zwischenlagen, Oberbau, Schienenstöße und Radius des Gleisabschnittes ◄. Alternativ können die allgemeinen ►C1 Gleismerkmale ◄ definiert werden, wobei in diesem Fall die Schienenrauheit und die Gleisabklingrate (Track Decay Rate) gemäß ISO 3095 die beiden akustisch wesentlichen Parameter sind; hinzu kommt der Bogenhalbmesser der Strecke.

Ein Gleisabschnitt wird als Teil eines einzelnen Gleises auf einer Eisenbahnstrecke oder einem Bahnhof oder einem Betriebsbahnhof definiert, auf dem sich die physikalischen Eigenschaften und ►C1 Grundbestandteile des Gleises ◄ nicht ändern.

Laut Tabelle [2.3.b] ist zur Beschreibung der ►C1 Gleisarten ◄ in der Quellendatenbank die folgende Terminologie zu verwenden.

▼M2
▼C1

Tabelle [2.3.b]

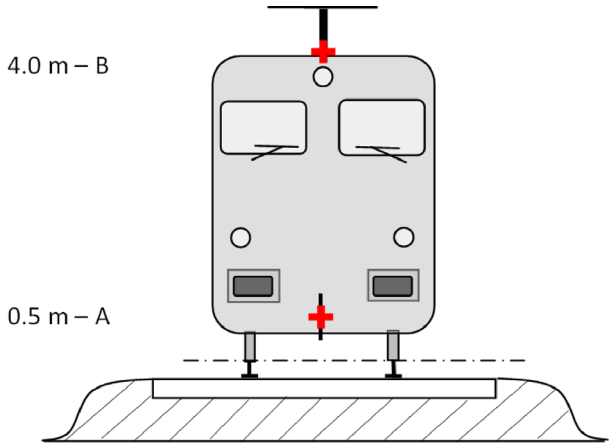
Stelle	1	2	3	4	5	6
Deskriptor	**Oberbau**	**Schienen-rauheit**	**Art der Zwischenlagen**	**Zusatzmaß-nahmen**	**Schienen-stöße**	**Bogen**
Erläuterung des Deskriptors	Art des Oberbaus	Indikator für Rauheit	Gibt einen Hinweis auf die „akustische“ Steifigkeit	Ein Buchstabe zur Beschreibung der Schallschutzmaßnahmen	Vorhandensein von Stößen und Zwischenräumen	Angabe zum Radius eines Bogens in m
Zulässige Codes	**B** Schotterbettung	**E** Guter Wartungszustand, sehr glatt	**S** Weich (150-250 MN/m)	**N** Keine	**N** Keine	**N** Gerades Gleis
	S Feste Fahrbahn	**M** Normaler Wartungszustand	**M** Mittel (250 bis 800 MN/m)	**D** Schienenstegdämpfer	**S** Einzelne(r) Stoß oder Weiche	**L** Niedrig (1 000-500 m)
	L Brücke mit Schotterbett	**N** Kein guter Wartungszustand	**H** Steif (800-1 000 MN/m)	**B** Niedrige Schutzwand	**D** Zwei Stöße oder Weichen je 100 m	**M** Mittel (Weniger als 500 m und mehr als 300 m)
	N Schotterlose Brücke	**B** Keine Wartung und schlechter Zustand		**A** Absorberplatte auf fester Fahrbahn	**M** Mehr als zwei Stöße oder Weichen je 100 m	**H** Hoch (Weniger als 300 m)
	T straßenbündiger Bahnkörper			**E** Eingelassenes Gleis		
	O Andere			**O** Andere		

▼M2

Anzahl und Position der ►C1 Ersatzschallquellen ◄

Abbildung [2.3.a]

Position ►C1 der Ersatzschallquellen ◄



►C1 Die verschiedenen Ersatzlinienquellen werden in unterschiedlichen Höhen und in der Mitte des Gleises platziert. ◄ Alle Höhen beziehen sich auf die tangential zu den beiden oberen Oberflächen der beiden Schienen verlaufende Ebene.

►C1 Die Ersatzschallquellen umfassen unterschiedliche technische Quellen (Index p). Sie werden je nach der Art ihrer Entstehung in verschiedene Kategorien unterteilt: ◄ 1) Rollgeräusche (dazu gehören nicht nur Schwingungen des Gleises und des ►C1 Oberbaus ◄ sowie Schwingungen der Räder, sondern gegebenenfalls auch Geräusche der Aufbauten von Güterfahrzeugen); 2) Antriebsgeräusche; 3) aerodynamische Geräusche; 4) ►C1 Stoßgeräusche ◄ (von Kreuzungen, Weichen und Schienenstößen); 5) Bremsgeräusche und 6) Geräusche aufgrund zusätzlicher Einflussfaktoren wie Brücken und Viadukte.

1) ►C1 Die Rauheit der Räder und der Fahrflächen bewirkt über die drei Übertragungswege zu den abstrahlenden Oberflächen (Schienen, Räder und Aufbauten) die Rollgeräusche. ◄ Die Zuordnung erfolgt auf Höhe h = 0,5 m (abstrahlende Oberflächen A), um den Anteil der Fahrbahn, einschließlich der Effekte der Fahrbahnoberfläche und insbesondere fester Fahrbahnen (gemäß dem Ausbreitungsteil), den Anteil der Räder und (bei Güterwagen) den Anteil der Fahrzeugaufbauten an der Geräuscherzeugung abzubilden.

2) Die Höhe der äquivalenten Quellen für Antriebsgeräusche liegt in Abhängigkeit von der physischen Position der betreffenden Komponente im Bereich von 0,5 m (Quelle A) und 4,0 m (Quelle B). Quellen wie Getriebe und Elektromotoren befinden sich oft auf der Achsenhöhe von 0,5 m (Quelle A). Lüftungsgitter und Lüftungsschlitze können sich auf unterschiedlichen Höhen befinden; bei Dieselfahrzeugen befindet sich der Auspuff häufig auf der Dachhöhe von 4,0 m (Quelle B). Andere Antriebsquellen wie Gebläse oder Dieselmotorblöcke können sich auf einer Höhe von 0,5 m (Quelle A) oder 4,0 m (Quelle B) befinden. Liegt die genaue Quellenhöhe zwischen den Modellhöhen, wird die Schallenergie proportional auf die nächstgelegenen Quellenhöhen verteilt.

Aus diesem Grund sind für das Verfahren zwei Quellenhöhen vorgesehen, eine bei 0,5 m (Quelle A) und eine bei 4,0 m (Quelle B), wobei die jeweils mit einer Höhe verbundene äquivalente Schallleistung zwischen den beiden Höhen je nach der konkreten Anordnung der Quellen an der Einheit aufgeteilt wird.

▼M2

3) Die aerodynamischen Geräuscheffekte sind mit der Quelle bei 0,5 m (Abdeckungen und Abschirmungen, Quelle A) und der Quelle bei 4,0 m (Modellierung aller Dachaggregate und der Stromabnehmer, Quelle B) verbunden. Die Wahl von 4,0 m für Stromabnehmereffekte ist bekanntermaßen ein einfaches Modell und muss sorgfältig geprüft werden, wenn die geeignete Höhe für Lärmschutzwände gefunden werden soll.

4) ►C1 Stoßgeräusche ◄ sind mit der Quelle bei 0,5 m (Quelle A) verbunden.

5) Bremsgeräusche sind mit den Quellen bei 0,5 m (Quelle A) verbunden.

6) Brückendröhnen ist mit der Quelle bei 0,5 m (Quelle A) verbunden.

2.3.2. ►C1 *Schallleistungspegel* ◄

Allgemeine Gleichungen

Einzelnes Fahrzeug

Das Modell für den Schienenverkehrslärm beschreibt — analog zum Straßenverkehrslärm — die Schallemission einer bestimmten Kombination von Fahrzeugtyp und Fahrbahntyp, die eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt, die in der Fahrzeug- und Fahrbahnklassifizierung in Bezug auf die Schallleistung für jedes einzelne Fahrzeug beschrieben sind ($L_{W,0}$).

Verkehrsfluss

Die Schallemission eines Verkehrsflusses auf jedem Gleis ist durch jeweils zwei ►C1 Linienquellen ◄ darzustellen, die durch ihre gerichtete Schallleistung je Meter je Frequenzband gekennzeichnet sind. Dies entspricht der Summe der Schallemissionen aller im Verkehrsfluss vorbeifahrenden Fahrzeuge, wobei im speziellen Fall stehender Fahrzeuge die Zeit berücksichtigt wird, die die Fahrzeuge im untersuchten ►C1 Gleisabschnitt ◄ verbringen.

Die gerichtete Schallleistung je Meter je Frequenzband aller ►C1 auf jedem Gleisabschnitt mit dem Oberbau (j) ◄ vorbeifahrenden Fahrzeuge wird ermittelt

— für jedes Frequenzband (i),

— für jede gegebene Quellenhöhe (h) (für Quellen bei 0,5 m h = 1 und bei 4,0 m h = 2),

▼C1

und ist die energetische Summe der Beiträge aller Fahrzeuge, die den speziellen j-ten Gleisabschnitt befahren. Der jeweilige Beitrag geht auf Folgendes zurück:

— alle Fahrzeugtypen (t),

— mit ihren jeweiligen Geschwindigkeiten (s),

— mit ihren jeweiligen Betriebszuständen (konstante Geschwindigkeit) (c),

— die einzelnen physikalischen Quellen (Roll-, Stoß-, Quietsch-, Brems- und Antriebsgeräusche, aerodynamische und andere Geräusche wie etwa Brückendröhnen) (p).

▼M2

Zur Berechnung der gerichteten Schallleistung je Meter (►C1 Eingabe in das Ausbreitungsmodell ◄) ausgehend vom durchschnittlichen Verkehrsmix auf dem j-ten ►C1 Gleisabschnitt ◄ wird folgende Gleichung verwendet:

▼M2

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

Hierbei gilt:

T_{ref} = Referenzzeitraum, für den der durchschnittliche Verkehr untersucht wird,

x = Gesamtzahl vorhandener Kombinationen von i, t, s, c und p für jeden j-ten ►C1 Gleisabschnitt ◄,

t = Index der Fahrzeugtypen im j-ten ►C1 Gleisabschnitt ◄,

s = Index der Zuggeschwindigkeit: Es gibt so viele Indizes wie durchschnittliche Zuggeschwindigkeiten im j-ten ►C1 Gleisabschnitt ◄,

c = ►C1 Index der Betriebsbedingungen: 1 (für konstante Geschwindigkeit), 2 (Leerlauf), ◄

p = ►C1 Index der physikalischen Quellen: 1 (Roll- und Stoßgeräusche), 2 (Kurvenkreischen), 3 (Antriebsgeräusche und Aggregatgeräusche), 4 (aerodynamische Geräusche), 5 (sonstige Geräusche), ◄

$L_{W',eq,line,x}$ = x-te gerichtete Schallleistung je Meter für eine ►C1 Linienquelle ◄ einer Kombination von *t, s, c und p* in jedem j-ten ►C1 Gleisabschnitt ◄.

Wenn ein stetiger Fluss von Q Fahrzeugen pro Stunde mit einer mittleren Geschwindigkeit v angenommen wird, dann ist im Durchschnitt zu jedem Zeitpunkt eine äquivalente Anzahl von Q/v-Fahrzeugen je Längeneinheit des Schienenabschnitts vorhanden. Die Schallemission des Fahrzeugflusses in Form der gerichteten Schallleistung je Meter $L_{W'',eq,line}$ (ausgedrückt in dB/m (re 10^{-12} W)) wird integriert durch:

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

Hierbei gilt:

— ►C1 Q ist die durchschnittliche Anzahl von Fahrzeugen je Stunde im j-ten Gleisabschnitt für den Fahrzeugtyp t, die mittlere Zuggeschwindigkeit s und den Betriebszustand c; ◄

— v ist deren Geschwindigkeit im j-ten ►C1 Gleisabschnitt ◄ für den Fahrzeugtyp **t** und die mittlere Zuggeschwindigkeit s;

— ►C1 $L_{W,0,dir}$ ist der Pegel der gerichteten Schallleistung des jeweiligen Geräuschs (Roll-, Stoß-, Quietsch-, Brems- und Antriebsgeräusche, aerodynamische und andere Geräusche) eines einzelnen Fahrzeugs in den Richtungen ψ und φ, bezogen auf die Fahrtrichtung ◄ (siehe Abbildung [2.3.b]).

Im Falle einer stationären Quelle, wie etwa bei einem Betriebshalt, wird angenommen, dass das Fahrzeug für eine Gesamtzeit T_{idle} an einem Ort innerhalb eines ►C1 Gleisabschnitts ◄ mit der Länge L verbleibt. Deshalb wird mit dem Referenzzeitraum T_{ref} zur Einschätzung der Lärmbelastung (z. B. 12 Stunden, 4 Stunden, 8 Stunden) die gerichtete Schallleistung je Längeneinheit auf diesem ►C1 Gleisabschnitt ◄ wie folgt definiert:

▼M2

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

Generell errechnet sich die gerichtete Schallleistung für jede spezifische Quelle wie folgt:

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

Hierbei gilt:

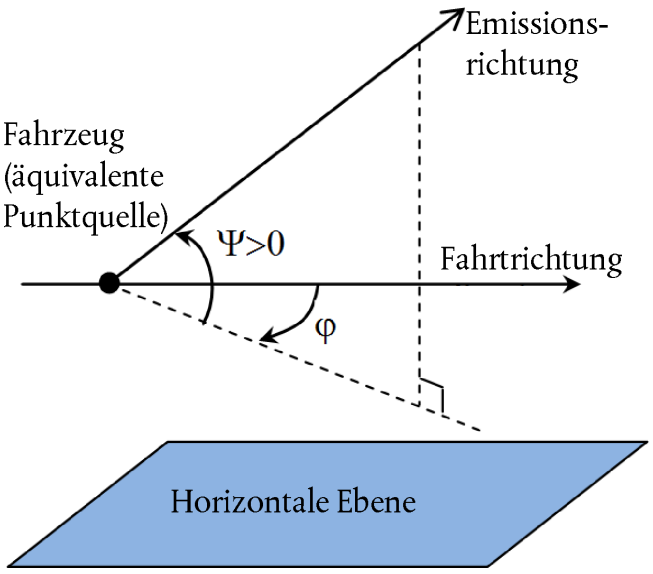
— $\Delta L_{W,dir,vert,i}$ ist die Korrekturfunktion für die vertikale Richtwirkung (dimensionslos) von ψ (Abbildung [2.3.b]),

— $\Delta L_{W,dir,hor,i}$ ist die Korrekturfunktion für die horizontale Richtwirkung (dimensionslos) von φ (Abbildung [2.3.b]).

Dabei ist $L_{W,0,dir,i(\psi,\varphi)}$ nach der Ableitung in Terzbänder in Oktavbändern auszudrücken, indem die betreffenden Terzbänder energetisch zu dem entsprechenden Oktavband addiert werden.

Abbildung [2.3.b]

Geometrische Definition



▼C1

Die horizontale und vertikale Richtwirkung der Schallquellen wird für die Berechnung durch (entsprechende) Zuschläge auf die Schallleistung je 1 m Gleis $L_{We,tot,dir,i}$ berücksichtigt.

▼M2

Für jede Kombination aus Fahrzeug, Strecke, Geschwindigkeit und Fahrt werden mehrere $L_{W,0,dir,i}$ *(ψ, φ)* berücksichtigt:

— für ein Terzband (***i***),

— für jeden ►C1 Gleisabschnitt ◄ (***j***),

— Quellenhöhe (***h***) (für Quellen bei 0,5 m h = 1 und bei 4,0 m h = 2),

— Richtwirkung (***d***) der Quelle.

▼M2
▼C1

Je Kombination aus Fahrzeug, Strecke, Geschwindigkeit und Betriebsbedingung wird für jeden Gleisabschnitt und jede Quellhöhe h = 1 und h = 2 unter Berücksichtigung der Richtwirkung $L_{W,0,dir,i\ (\psi,\varphi)}$ ermittelt.

▼M2

Rollgeräusche

►C1 Die Beiträge des Fahrzeuges und des Gleises an den Rollgeräuschen werden in die folgenden vier Hauptelemente unterteilt: Radrauheit, Schienenrauheit, Fahrzeugtransferfunktion auf Räder und Aufbauten (Behälter) sowie Schienentransferfunktion. ◄ Rad- und Schienenrauheit bilden die Ursache für die Anregung von Schwingungen am Kontaktpunkt zwischen Schiene und Rad; bei den Transferfunktionen handelt es sich um zwei empirische oder modellierte Funktionen, die das gesamte komplexe Phänomen der Entstehung mechanischer Schwingungen und von Schall an den Oberflächen des Rades, der Schiene, der Schwelle und des ►C1 Gleisunterbaus ◄ darstellen. Diese Unterteilung spiegelt den physikalischen Tatbestand wider, dass die Rauheit auf einer Schiene die Schwingung der Schiene anregen kann, aber auch die Schwingung des Rades und umgekehrt anregt. Bliebe einer dieser vier Parameter unberücksichtigt, so würde der Zusammenhang, der mit der Klassifizierung von Schienen und Zügen hergestellt wird, aufgehoben.

Rad- und Schienenrauheit

Rollgeräusche werden hauptsächlich durch Schienen- und Radrauheit im Wellenlängenbereich 5–500 mm angeregt.

Definition

►C1 Die Rauheit L_r wird definiert ◄ als der zehnfache Zehnerlogarithmus des Verhältnisses aus dem Quadrat des Effektivwertes r^2 der Rauheit der Lauffläche einer Schiene oder eines Rades in Bewegungsrichtung (Längsrichtung) gemessen in μm über eine bestimmte Schienenlänge oder den gesamten Raddurchmesser und des Quadrats des Referenzwertes r_0^2:

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

Hierbei gilt:

r_0 = 1 μm,

r = Effektivwert (rms) der Differenz der vertikalen Verdrängung der Kontaktoberfläche zum Mittelwert.

►C1 Die Rauheit L_r wird typischerweise ◄ als Spektrum der Wellenlänge λ bestimmt und muss in ein Frequenzspektrum $f = v/\lambda$ konvertiert werden, wobei f die Mittenfrequenz eines bestimmten Terzbands in Hz, λ die Wellenlänge in m ►C1 und v die Zuggeschwindigkeit in m/s ist ◄. Das Rauheitsspektrum als Funktion der Frequenz verschiebt sich bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten entlang der Frequenzachse. Üblicherweise müssen nach einer Konvertierung in das Frequenzspektrum mittels der Geschwindigkeit neue Terzbandwerte bestimmt werden, indem der Mittelwert von zwei entsprechenden Terzbändern im Wellenlängenbereich gebildet wird. Um das gesamte Frequenzspektrum der effektiven Rauheit entsprechend der zugehörigen Zuggeschwindigkeit zu bestimmen, ist der Mittelwert der beiden im Wellenlängenbereich definierten entsprechenden Terzbänder energetisch und proportional zu ermitteln.

►C1 ***Die Schienenrauheit*** ◄ (schienenseitige Rauheit) für das i-te Wellenzahlband wird definiert als $L_{r,TR,i}$.

▼M2

Analog wird ►C1 ***die Radrauheit*** ◄ (fahrzeugseitige Rauheit) für das *i*-te Wellenzahlband definiert als $L_{r,VEH,i}$

►C1 ***Die effektive Gesamtrauheit*** ◄ für das Wellenzahlband *i* ($L_{R,tot,i}$) wird zur Berücksichtigung der Filterwirkung der Kontaktfläche zwischen Schiene und Rad definiert als die Energiesumme ►C1 von Schienen- und Radrauheit ◄ zuzüglich des Kontaktfilters ►C1 A_3 (λ) ◄; die Angabe erfolgt in dB:

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

wobei er als Funktion des *i*-ten Wellenzahlbands entsprechend der Wellenlänge λ ausgedrückt wird.

Der Kontaktfilter ist abhängig vom Schienen- und Radtyp sowie der ►C1 Achslast ◄.

Im Verfahren ist die effektive Gesamtrauheit für den *j*-ten ►C1 Gleisabschnitt ◄ und jeden *t*-ten Fahrzeugtyp bei seiner entsprechenden Geschwindigkeit *v* zu verwenden.

Fahrzeug-, Gleis- und Aufbautentransferfunktion

Es werden drei geschwindigkeitsunabhängige Transferfunktionen $L_{H,TR,i}$ $L_{H,VEH,i}$ und $L_{H,VEH,SUP,i}$ bestimmt: die erste für jeden *j*-ten ►C1 Gleisabschnitt ◄ und die beiden anderen für jeden *t*-ten Fahrzeugtyp. Sie setzen den Grad der effektiven Gesamtrauheit in Bezug zur Schallleistung der Schienen, der Räder bzw. der Aufbauten.

Der Aufbautenanteil wird nur für Güterwagen und deshalb nur für den Fahrzeugtyp „a“ berücksichtigt.

►C1 Somit wird bei den Rollgeräuschen der Beitrag der Schiene und des Fahrzeugs durch diese Transferfunktionen und die effektive Gesamtrauheit vollständig beschrieben. ◄ ►C1 Bei Zügen im Leerlauf (Betriebshalt) werden keine Rollgeräusche berücksichtigt. ◄

Für die Schallleistung je Fahrzeug werden die Rollgeräusche auf Achsenhöhe berechnet; Ausgangswerte dafür sind ►C1 die effektive Gesamtrauheit $L_{R,TOT,i}$ ◄ als Funktion der Fahrzeuggeschwindigkeit *v*, die Schienen-, Fahrzeug- und Aufbautentransferfunktionen $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ bzw. $L_{H,VEH,SUP,i}$ sowie die Gesamtachsenzahl N_a:

für $h = 1$:

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

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

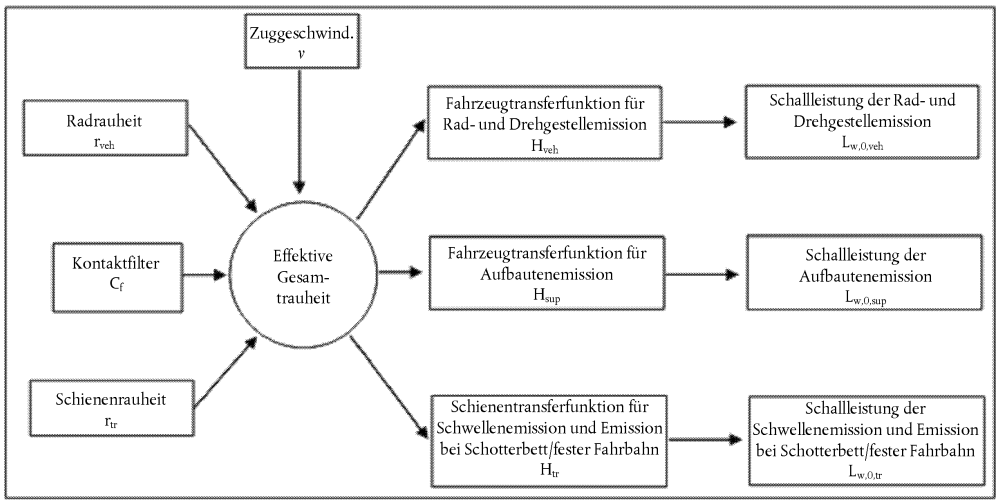
$$L_{W,0,VEHSUP,i} = L_{R,TOT,i} + L_{H,VEHSUP,i} + 10 \times \lg(N_a) \quad \text{dB} \qquad (2.3.10),$$

wobei N_a die Anzahl der Achsen je Fahrzeug für den *t*-ten Fahrzeugtyp ist.

▼M2

Abbildung [2.3.c]

Schema der Verwendung der verschiedenen Definitionen für Rauheit und Transferfunktionen



Zum Ausgleich des potenziellen Fehlers infolge der Vereinfachung der Definition der Rollgeräusche, der Definition der Bremsgeräusche und der Definition der ►C1 Stoßgeräusche ◄ auf Kreuzungen und Weichen ist zur Ermittlung der effektiven Gesamtrauheit und damit der Schallleistung der Fahrzeuge eine Mindestgeschwindigkeit von 50 km/h (30 km/h nur bei Straßenbahnen und Stadtbahnen) (diese Geschwindigkeit berührt nicht die Berechnung des Fahrzeugstroms) zu verwenden.

►C1 Stoßgeräusche ◄ (Kreuzungen, Weichen und Schienenstöße)

►C1 Stoßgeräusche ◄ können durch Kreuzungen, Weichen und Schienenstöße verursacht werden. Sie können unterschiedlich stark sein und die Rollgeräusche dominieren. ►C1 Stoßgeräusche ◄ sind für ►C1 Stoßlückengleise ◄ zu berücksichtigen. Für ►C1 Stoßgeräusche ◄ aufgrund von Weichen, Kreuzungen und Schienenstößen in Gleisabschnitten mit einer Geschwindigkeit von unter 50 km/h (30 km/h nur für Straßenbahnen und Stadtbahnen) ist auf die Modellierung zu verzichten, da die Mindestgeschwindigkeit von 50 km/h (30 km/h nur für Straßenbahnen und Stadtbahnen) verwendet wird, um mehr Einflüsse gemäß der Beschreibung im Abschnitt „Rollgeräusche“ einzubeziehen. Unnötig ist die Modellierung ►C1 von Stoßgeräuschen ◄ auch bei der Fahrbedingung $c = 2$ ►C1 (Leerlauf) ◄.

►C1 Stoßgeräusche ◄ werden in den Term für Rollgeräusche einbezogen, indem ►C1 eine ergänzende fiktive Rauheit für Stöße zur fiktiven Gesamtrauheit ◄ auf jedem spezifischen *j*-ten ►C1 Gleisabschnitt ◄ (energetisch) hinzuaddiert wird, auf dem sie vorhanden sind. In diesem Fall ist anstelle von $L_{R,TOT,i}$ ein neuer Term $L_{R,TOT+IMPACT,i}$ zu verwenden, der dann folgende Form hat:

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

$L_{R,IMPACT,i}$ ist ein Terzbandspektrum (als Funktion der Frequenz). Um dieses Frequenzspektrum zu bestimmen, ist ein Spektrum als Funktion der Wellenlänge λ gegeben und wird dann in das verlangte Spektrum als Funktion der Frequenz mittels der Formel $\lambda = v/f$ konvertiert, wobei f die Mittenfrequenz eines Terzbandes in Hz ►C1 und v die *s*-te Fahrzeuggeschwindigkeit des *t*-ten Fahrzeugtyps in m/s ◄ ist.

►C1 Stoßgeräusche ◄ sind abhängig von der Schwere und Anzahl der Stöße je Längeneinheit bzw. der Schienenstoßdichte; wenn also mehrfach ►C1 Stoßgeräusche ◄ gegeben sind, ist ►C1 die in der Gleichung zu verwendende Rauheit ◄ für ►C1 Stoßgeräusche ◄ wie folgt zu berechnen:

▼M2

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

wobei $L_{R,IMPACT–SINGLE,i}$ ►C1 die für einen einzigen Stoß angegebene Rauheit ◄ für ►C1 Stoßgeräusche ◄ und die Schienenstoßdichte ist.

►C1 Die standardmäßige Rauheit ◄ für ►C1 Stoßgeräusche ◄ wird für eine Schienenstoßdichte von n_l = 0,01 m^{-1} angegeben, was einem Schienenstoß pro 100 m Gleis entspricht. Bei einer anderen Anzahl von Schienenstößen erfolgt eine Näherung durch Korrektur der Schienenstoßdichte n_l. Zu beachten ist, dass bei der Modellierung des Layouts und der Segmentierung der Fahrstrecke die Schienenstoßdichte zu berücksichtigen ist, d. h. für einen Gleisbereich mit mehr Schienenstößen könnte es notwendig sein, ein gesondertes Quellensegment zu verwenden. Der $L_{W,0}$ des Schienen-, Rad-/Drehgestell- und Aufbautenanteils wird für +/– 50 m vor und nach dem Schienenstoß mittels $L_{R,IMPACT,i}$ erhöht. Im Falle einer Vielzahl von Schienenstößen wird die Erhöhung auf die Strecke zwischen –50 m vor dem ersten Schienenstoß und + 50 m nach dem letzten Schienenstoß erweitert.

Die Anwendbarkeit dieser Schallleistungsspektren ist in der Regel vor Ort zu überprüfen.

Für ►C1 Stoßlückengleise ◄ ist ein Standardwert n_l von 0,01 anzuwenden.

Kreischen

Das Kurvenkreischen ist eine besondere Quelle, die nur für Bögen relevant und somit örtlich begrenzt ist. Da es in signifikantem Maße auftreten kann, ist eine angemessene Beschreibung notwendig. Kurvenkreischen ist generell abhängig von der Bogenkrümmung, den Reibungsbedingungen, der Zuggeschwindigkeit sowie der Schiene-Rad-Geometrie und -Dynamik. Der zu verwendende Emissionspegel wird für Bögen mit einem Radius von unter oder gleich 500 m sowie für engere Bögen und Abzweigungen von Weichen mit Radien unter 300 m bestimmt. Die Schallemission sollte sich konkret auf die einzelnen Arten von Fahrzeugen beziehen, da bestimmte Rad- und Drehgestelltypen deutlich weniger anfällig für Kreischen sind als andere.

Die Anwendbarkeit dieser Schallleistungsspektren ist in der Regel vor Ort zu überprüfen, insbesondere für Straßenbahnen.

Bei einem einfachen Ansatz ist das Kreischen zu berücksichtigen, indem zu den Schallleistungsspektren der Rollgeräusche bei sämtlichen Frequenzen 8 dB für R<300 m und 5 dB für 300 m<R<500 m hinzuaddiert werden. Der Anteil des Kreischens ist bei Gleisabschnitten anzuwenden, bei denen der Radius auf mindestens ►C1 50 m des Gleises ◄ in den vorstehend genannten Bereichen liegt.

Antriebsgeräusche

Die Antriebsgeräusche weisen im Allgemeinen zwar für die typischen Betriebsbedingungen wie gleichbleibende Geschwindigkeit, Abbremsen, Beschleunigen und Stand eine entsprechende Spezifik auf, doch werden nur die beiden Bedingungen „gleichbleibende Geschwindigkeit“ (dies gilt auch beim Abbremsen und Beschleunigen der Züge) und „Stand“ modelliert. Modelliert wird nur die Schallstärke der Quellen beim Maximum der Leistungsbedingungen, was zu den Größen $L_{W,0,const,i}$ = $L_{W,0,idling,i}$ führt. Ferner entspricht $L_{W,0,idling,i}$ dem Anteil aller physischen Quellen eines bestimmten Fahrzeugs, die einer bestimmten Höhe zuzuschreiben sind (siehe 2.3.1).

▼M2

$L_{W,0,idling,i}$ wird als statische Schallquelle im Leerlaufzustand für die Dauer des Betriebshalts ausgedrückt und ist als feste Punktquelle entsprechend der Beschreibung im Abschnitt „Industrie- und Gewerbelärm“ modelliert zu verwenden. Sie ist nur zu berücksichtigen, wenn sich Züge länger als 0,5 Stunden im Stand (Betriebshalt) befinden.

Diese Mengen können entweder durch Messung aller Quellen in den verschiedenen Betriebszuständen ermittelt werden, oder die Teilquellen können einzeln charakterisiert werden, und zwar durch Bestimmung ihrer Parameterabhängigkeit und relativen Stärke. Dies kann durch Messungen an einem stehenden Fahrzeug geschehen, indem gemäß ISO 3095:2005 die Drehzahl verändert wird. Gegebenenfalls müssen mehrere Antriebsgeräuschquellen charakterisiert werden, die nicht unmittelbar von der Fahrzeuggeschwindigkeit abhängig sind:

— Geräusche von Antrieb, wie etwa Dieselmotoren (einschließlich Einlass, Auspuff und Motorblock), Getriebe, Elektrogeneratoren, abhängig vor allem von der Motordrehzahl (U/min), und elektrische Schallquellen wie Wandler, bei denen überwiegend Lastabhängigkeit besteht;

— Geräusche von Gebläsen und Kühlsystemen je nach Drehzahl des Ventilators (U/min); in einigen Fällen sind Gebläse direkt an die Antriebswelle gekoppelt;

— intermittierende Schallquellen wie Kompressoren, Ventile und andere Aggregate mit charakteristischer Betriebsdauer und der sich daraus ergebenden betriebszyklusbedingten Korrektur der Schallemission.

Da sich jede dieser Quellen in jedem Betriebszustand anders verhalten kann, sind die Antriebsgeräusche entsprechend zu spezifizieren. Die Schallstärke der Quellen wird mit Messungen unter kontrollierten Bedingungen bestimmt. Bei Lokomotiven weist die Belastung tendenziell eine größere Schwankungsbreite auf, da die Zahl der angekuppelten Eisenbahnwagen und damit die Lokomotivleistung sehr unterschiedlich sein können, während bei festen Zugzusammenstellungen wie Elektro- und Dieseltriebzügen sowie Hochgeschwindigkeitszügen die Leistung klarer definiert ist.

Es wird keine Vorabzuweisung der Schallleistung der Quelle zur Höhenposition der Quelle vorgenommen, da sich diese Entscheidung nach dem konkret zu bewertenden Schall und Fahrzeug richtet. Die Modellierung erfolgt an Quelle A (h = 1) und an Quelle B (h = 2).

Aerodynamische Geräusche

Aerodynamisch angeregte Geräusche sind nur bei hohen Geschwindigkeiten über 200 km/h von Belang, weshalb zunächst überprüft werden sollte, ob sie für die Anwendung tatsächlich erforderlich sind. Wenn die Rollgeräuschrauheit und die Transferfunktionen bekannt sind, können sie auf höhere Geschwindigkeiten extrapoliert werden, und es kann ein Vergleich mit vorhandenen Hochgeschwindigkeitsdaten angestellt werden, um nachzuprüfen, ob durch aerodynamisch angeregte Geräusche höhere Pegel erzeugt werden. Liegen die Zuggeschwindigkeiten in einem Netz über 200 km/h, jedoch nicht über 250 km/h, können die aerodynamischen Geräusche in Abhängigkeit von der Fahrzeugkonstruktion in einigen Fällen unberücksichtigt bleiben.

Der Anteil aerodynamischer Geräusche wird als Funktion der Geschwindigkeit angegeben:

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

▼**M2**

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

Hierbei gilt:

v_0 ist eine Geschwindigkeit, bei der aerodynamische Geräusche dominant sind und die auf 300 km/h festgelegt ist.

$L_{W,0,1,i}$ ist eine Referenzschallleistung, die an zwei oder mehr Messpunkten für Quellen ermittelt wird, deren Höhe bekannt ist, beispielsweise das erste Drehgestell.

$L_{W,0,2,i}$ ist eine Referenzschallleistung, die an zwei oder mehr Messpunkten für Quellen ermittelt wird, deren Höhe bekannt ist, beispielsweise die Stromabnehmeraussparung.

$\alpha_{1,i}$ ist ein Koeffizient, der an zwei oder mehr Messpunkten für Quellen ermittelt wird, deren Höhe bekannt ist, beispielsweise das erste Drehgestell.

$\alpha_{2,i}$ ist ein Koeffizient, der an zwei oder mehr Messpunkten für Quellen ermittelt wird, deren Höhe bekannt ist, beispielsweise die Stromabnehmeraussparung.

Richtverhalten der Quellen

Die horizontale Richtwirkung $\Delta L_{W,dir,hor,i}$ in dB wird in der horizontalen Ebene bestimmt und kann als Dipol für ►**C1** Roll-, Stoß- (Schienenstöße usw.), Kreisch-, Brems-, Gebläse- und aerodynamische Einflüsse ◄ angesehen werden, die für jedes *i*-te Frequenzband angegeben werden durch:

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

Die vertikale Richtwirkung $\Delta L_{W,dir,ver,i}$ in dB wird in der vertikalen Ebene für Quelle A (h = 1) als Funktion der Mittelbandfrequenz $f_{c,i}$ jedes einzelnen *i*-ten Frequenzbands sowie für den Bereich $-\pi/2<\psi<\pi/2$ angegeben durch:

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

Für Quelle B (h = 2) gilt für die aerodynamischen Einflüsse:

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

$\Delta L_{W,dir,ver,i} = 0$ ►**C1** in allen anderen Fällen ◄

Die Richtwirkung $\Delta L_{dir,ver,i}$ wird für die Quelle B (h = 2) hinsichtlich sonstiger Einflüsse nicht berücksichtigt, da für diese Quellen an dieser Position eine Rundumrichtwirkung angenommen wird.

2.3.3. *Zusätzliche Einflüsse*

Korrektur um den Wert der baulichen Abstrahlung (Brücken und Viadukte)

Befindet sich der Gleisabschnitt auf einer Brücke, so müssen die zusätzlichen Geräusche berücksichtigt werden, die durch die Schwingung der Brücke infolge der Anregung durch die Anwesenheit des Zuges erzeugt werden. Da es wegen der komplexen Formen von Brücken nicht einfach ist, die Brückenemission als zusätzliche Quelle zu modellieren, wird ein Anstieg der Rollgeräusche verwendet, um dem Brückendröhnen Rechnung zu tragen. Der Anstieg ist ausschließlich durch einen festen Schallleistungszuschlag der Geräusche für jedes Terzband zu modellieren. Die

▼M2

Schallleistung nur der Rollgeräusche ändert sich dann, wenn die Korrektur vorgenommen wird, so dass der neue Term $L_{W,0,rolling–and–bridge,i}$ anstelle von $L_{W,0,rolling\text{-}only,i}$ lautet:

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

wobei C_{bridge} eine Konstante ist, die vom Brückentyp abhängig ist, und $L_{W,0,rolling–only,i}$ die Schallleistung der Rollgeräusche auf der betreffenden Brücke, die nur von den Fahrzeug- und ►C1 Gleiseigenschaften ◄ abhängig ist.

Korrektur um weitere eisenbahnbezogene Schallquellen

Verschiedene Quellen wie Betriebsbahnhöfe, Be-/Entladebereiche, Bahnhöfe/Haltestellen, Klingeln, Lautsprecher auf Bahnhöfen bzw. an Haltestellen usw. können vorhanden sein und werden dem Eisenbahnlärm zugeordnet. Diese Quellen sind als Industrie-/Gewerbelärmquellen (feste Schallquellen) zu behandeln und erforderlichenfalls gemäß dem nachfolgenden Abschnitt „Industrie und Gewerbelärm“ zu modellieren.

2.4. Industrie- und Gewerbelärm

2.4.1. *Beschreibung der Quellen*

Klassifizierung der Quellenarten (Punkt, Linie, Fläche)

Die Quellen von Industrie-/Gewerbelärm weisen sehr unterschiedliche Ausmaße auf. Es kann sich um große Industrieanlagen oder auch kleine konzentrierte Quellen handeln wie kleine Werkzeuge oder Maschinen in einer Fabrik. Deshalb bedarf es eines geeigneten Modellierungsverfahrens für die jeweilige zu bewertende Quelle. Je nach Größe und ►C1 Verteilung ◄ mehrerer Einzelquellen über eine Fläche, die alle zum selben Industriestandort gehören, können diese als Punktquellen, ►C1 Linienquellen ◄ oder Flächenquellen modelliert werden. In der Praxis beruhen die Berechnungen der Schalleinflüsse stets auf Punktquellen, jedoch können mehrere Punktquellen verwendet werden, um eine komplexe Quelle darzustellen, die sich überwiegend über eine Linie oder eine Fläche erstreckt.

Anzahl und Position ►C1 von Ersatzschallquellen ◄

Die realen Schallquellen werden mittels ►C1 Ersatzschallquellen ◄ modelliert, die durch eine oder mehrere Punktquellen dargestellt werden, so dass die Gesamtschallleistung der realen Quelle der Summe der einzelnen Schallleistungen entspricht, die den verschiedenen Punktquellen zugeordnet werden.

Für die Festlegung der Anzahl zu verwendender Punktquellen gelten folgende allgemeine Regeln:

— Linien- oder Flächenquellen, deren größte Abmessung weniger als die Hälfte des Abstands zwischen der Quelle und dem Empfänger beträgt, können als einzelne Punktquellen modelliert werden.

— Quellen, deren größte Abmessung mehr als die Hälfte des Abstands zwischen der Quelle und dem Empfänger beträgt, sollten als eine Reihe nicht zusammenhängender Punktquellen in einer Linie oder als eine Reihe nicht zusammenhängender Punktquellen über eine Fläche so modelliert werden, dass für jede dieser Quellen die Bedingung des halben Abstands erfüllt ist. Die Verteilung über eine Fläche kann auch die vertikale Verteilung von Punktquellen einschließen.

— Bei Quellen, deren größte Abmessung in der Höhe über 2 m oder nahe dem Boden beträgt, sollte die Höhe der Quelle mit besonderer

▼M2

Sorgfalt behandelt werden. Eine Verdoppelung der Quellenzahl, indem die Quellen lediglich in der z-Komponente verteilt werden, führt nicht unbedingt zu einem wesentlich besseren Ergebnis.

— Für jede Quelle gilt, dass eine Verdoppelung der Quellenzahl im Quellenbereich (in allen Dimensionen) nicht unbedingt zu einem signifikant besseren Ergebnis führt.

Die Position der ►C1 Ersatzschallquellen ◄ lässt sich angesichts der Vielfalt an möglichen Konfigurationen eines Industrie-/Gewerbestandorts nicht festlegen. Hier sind im Regelfall bewährte Praktiken anzuwenden.

▼C1

Schallleistungspegel

▼M2

Allgemeines

Die folgenden Angaben bilden das komplette Paket von Eingangsdaten für Berechnungen der Schallausbreitung mit den für die Erstellung von Lärmkarten verwendeten Verfahren:

— Spektrum der abgestrahlten Schallleistungspegel in Oktavbändern,

— Betriebszeiten (Tag, Abend, Nacht, im Jahresdurchschnitt),

— Ort (Koordinaten x, y) und Höhe (z) der Schallquelle,

— Art der Quelle (Punkt, Linie, Fläche),

— Abmessungen und Ausrichtung,

— Betriebsbedingungen der Quelle,

— ►C1 Richtwirkung der Quelle ◄.

Die Schallleistung von Punkt-, Linien- und Flächenquellen ist wie folgt zu bestimmen:

— für eine Punktquelle die Schallleistung L_W und die Richtwirkung als Funktion der drei orthogonalen Koordinaten (x, y, z).

— Es lassen sich zwei Arten von ►C1 Linienquellen ◄ bestimmen:

— ►C1 Linienquellen ◄, die Förderbänder, Rohrleitungen usw. darstellen, die Schallleistung je Meter Länge $L_{W'}$ und die Richtwirkung als Funktion der beiden zur Achse der ►C1 Linienquelle ◄ orthogonalen Koordinaten;

— ►C1 Linienquellen ◄, die Fahrzeuge in Bewegung darstellen, die jeweils mit der Schallleistung L_W und der Richtwirkung als Funktion der beiden zur Achse der ►C1 Linienquelle ◄ orthogonalen Koordinaten und der Schallleistung je Meter $L_{W'}$ in Verbindung gebracht werden, abgeleitet aus der Geschwindigkeit und der Anzahl der Fahrzeuge, die am Tage, am Abend und in der Nacht entlang dieser Linie fahren. Der Korrekturwert für die Betriebszeiten, der zur Ermittlung der korrigierten Schallleistung zur Quellenschallleistung hinzuzurechnen ist, die für die Berechnungen über den jeweiligen Zeitraum zu verwenden ist, wird als C_W in dB wie folgt berechnet:

▼M2

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

Hierbei gilt:

V Geschwindigkeit des Fahrzeugs [km/h],

n Anzahl der Fahrzeugdurchfahrten je Zeitraum [-],

l Gesamtlänge der Quelle [m]

— für eine Flächenquelle die Schallleistung je Quadratmeter $L_{W/m2}$, und keine Richtwirkung (wirkt horizontal oder vertikal).

Die Betriebszeiten sind ein wesentlicher Eingangswert für die Berechnung von Schallpegeln. Die Betriebszeiten sind für den Tag, den Abend und die Nacht anzugeben; kommen für die Ausbreitung verschiedene meteorologische Kategorien zur Anwendung, die jeweils für die Zeiträume Tag, Nacht und Abend definiert sind, so ist eine detailliertere Verteilung der Betriebszeiten in Teilzeiträumen anzugeben, die der Verteilung der meteorologischen Kategorien entsprechen. Diese Angaben müssen auf einem Jahresdurchschnitt beruhen.

Der Korrekturwert für die Betriebszeiten, der für die Ermittlung der korrigierten Schallleistung zur Quellenschallleistung hinzuzurechnen ist, die für die Berechnungen über den jeweiligen Zeitraum zu verwenden ist, wird als C_W in dB wie folgt berechnet:

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

Hierbei gilt:

T ist die aktive Zeit der Quelle je Zeitraum im Jahresdurchschnitt in Stunden.

T_{ref} ist der Referenzzeitraum in Stunden (z. B. Tag mit 12 Stunden, Abend mit 4 Stunden, Nacht mit 8 Stunden).

Für die dominierenderen Quellen ist der Korrekturwert für die Betriebszeiten im Jahresdurchschnitt mit mindestens einer Toleranz von 0,5 dB anzusetzen, um eine akzeptable Genauigkeit zu erreichen (dies ist gleichbedeutend mit einer Unsicherheit von weniger als 10 % bei der Festlegung der aktiven Zeit der Quelle).

▼C1

Richtwirkung der Quelle

▼M2

Die Richtwirkung einer Quelle ist in hohem Maße abhängig von der Position der ►C1 Ersatzschallquellen ◄ in Bezug auf Flächen in der Nähe. Da bei der Ausbreitungsmethode die Reflexion von Flächen in der Nähe ebenso wie deren schalldämpfende Wirkung berücksichtigt werden, ist der Position dieser Flächen besondere Beachtung zu schenken. Üblicherweise werden die beiden folgenden Fälle unterschieden:

— Die Schallleistung und Richtwirkung einer Quelle werden bestimmt und bezogen auf eine bestimmte reale Quelle angegeben, wenn diese sich im freien Schallfeld befindet (ohne Berücksichtigung des Geländeeinflusses). Dies erfolgt gemäß den Festlegungen zur Ausbreitung, wenn angenommen wird, dass keine Fläche in der Nähe weniger als 0,01 m von der Quelle entfernt ist und Flächen in einer Entfernung von 0,01 m oder mehr in die Berechnung der Ausbreitung einbezogen werden.

— Die Schallleistung und Richtwirkung einer Quelle werden bestimmt und relativ zu einer bestimmten realen Quelle angegeben, wenn diese sich an einem bestimmten Ort befindet und deshalb die Schallleistung und Richtwirkung der Quelle tatsächlich „äquivalent“ sind, da sie die Modellierung des Einflusses der Flächen in der Nähe einschließt. Dies erfolgt in einem „halbfreien Schallfeld“ gemäß der Definition der Schallausbreitung. In diesem Fall sind die modellierten Flächen in der Nähe bei der Berechnung der Ausbreitung nicht zu berücksichtigen.

▼M2

Die Richtwirkung ist in der Berechnung als ein Faktor $\Delta L_{W,dir,xyz}$ (x, y, z) auszudrücken, der zur Schallleistung hinzuzurechnen ist, um die korrekte gerichtete Schallleistung einer Referenzschallquelle bei Schallausbreitung in der angegebenen Richtung zu erhalten. Der Faktor kann als Funktion des durch (x, y, z) definierten Richtungsvektors mit $\sqrt{x^2 + y^2 + z^2} = 1$ angegeben werden. Diese Richtwirkung kann auch mittels anderer Koordinatensysteme, wie etwa Winkelkoordinatensysteme, ausgedrückt werden.

2.5. **Berechnung der Schallausbreitung von Straßen-, Eisenbahn- und Industrie-/Gewerbequellen**

2.5.1. *Anwendungsbereich und Anwendbarkeit des Verfahrens*

In diesem Dokument wird ein Verfahren zur Berechnung der ►C1 Dämpfung ◄ von Schall während seiner Ausbreitung im Freien beschrieben. ►C1 Bei Kenntnis der Quelleigenschaften berechnet dieses Verfahren den äquivalenten Dauerschallpegel am Empfängerpunkt für zwei spezielle Klassen atmosphärischer Bedingungen: ◄

— Ausbreitung unter den Bedingungen der Abwärtsbrechung (positiver vertikaler Gradient der effektiven Schallgeschwindigkeit) von der Quelle zum Empfänger;

— homogene atmosphärische Bedingungen (kein vertikaler Gradient der effektiven Schallgeschwindigkeit) ►C1 im gesamten Ausbreitungsgebiet ◄.

Das in diesem Dokument beschriebene Berechnungsverfahren gilt für Industrie-/Gewerbeanlagen sowie ►C1 Verkehrsmittel ◄ auf dem Landweg. Es gilt somit insbesondere für Straßen- und Eisenbahnverkehrsanlagen. Der Flugverkehr fällt nur beim Schall, der während ►C1 Tätigkeiten am Boden ◄ entsteht, in den Anwendungsbereich des Verfahrens; Starts und Landungen gehören nicht dazu.

Einrichtungen der industriellen/gewerblichen Infrastruktur, die impulsförmige oder starke tonale Geräusche entsprechend der Beschreibung in ISO 1996-2:2007 emittieren, fallen nicht in den Anwendungsbereich dieses Verfahrens.

Das Berechnungsverfahren liefert keine Ergebnisse für die Bedingungen der Aufwärtsbrechung (negativer vertikaler Gradient der effektiven Schallgeschwindigkeit); eine Näherung dieser Bedingungen kann vielmehr durch homogene Bedingungen bei der Berechnung von L_{den} gefunden werden.

Zur Berechnung der ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund der Absorption in der Atmosphäre im Falle von Transportinfrastruktur werden die Bedingungen von Temperatur und Feuchtigkeit nach ISO 9613-1:1996 berechnet.

Das Verfahren liefert Ergebnisse je Oktavband von 63 Hz bis 8 000 Hz. Diese Berechnungen werden für jede Mittenfrequenz vorgenommen.

Teilabdeckungen und ►C1 Hindernisse mit einer Neigung ◄ (bei der Modellierung) von mehr als 15° bezogen auf die Vertikale fallen nicht in den Anwendungsbereich dieses Berechnungsverfahrens.

Eine einzelne Abschirmung wird als einzelne Beugung berechnet, zwei oder mehr Abschirmungen in einem einzigen Ausbreitungsweg werden unter Anwendung des nachstehend beschriebenen Verfahrens als aufeinanderfolgende Reihe einzelner Beugungen behandelt.

2.5.2. *Verwendete Begriffe*

Alle in diesem Dokument verwendeten Abstände, Höhen und Dimensionen werden in Metern (m) angegeben.

▼M2

Die Bezeichnung *MN* steht für den Abstand in drei Dimensionen (3D) zwischen den Punkten *M* und *N*, der über eine diese Punkte verbindende gerade Linie gemessen wird.

Die Bezeichnung $\hat{MN}$ steht für die Länge des gebogenen Ausbreitungswegs zwischen den Punkten *M* und *N* bei günstigen Bedingungen.

Reale Höhen werden üblicherweise vertikal im rechten Winkel zur horizontalen Ebene gemessen. Höhen von Punkten über dem lokalen Boden werden mit h bezeichnet, absolute Höhen von Punkten und absolute Höhen des Bodens sind mit dem Buchstaben H zu bezeichnen.

Zur Berücksichtigung des tatsächlichen Reliefs des Geländes entlang eines Ausbreitungswegs wird der Begriff „äquivalente Höhe“ eingeführt, der mit dem Buchstaben z bezeichnet wird. Er ersetzt in den Gleichungen zu den Bodeneffekten die realen Höhen.

▼C1

Die mit dem Großbuchstaben *L* ohne den Index A bezeichneten Schallpegel werden in Dezibel (dB) je Frequenzband angegeben. Die Schallpegel in Dezibel dB(A) werden mit dem Index A bezeichnet.

▼M2

Die Summe der Schallpegel aufgrund zueinander inkohärenter Quellen werden mit dem Zeichen ⊕ entsprechend der folgenden Definition bezeichnet:

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

2.5.3. *Geometrische Betrachtungen*

Quellensegmentierung

Reale Quellen werden durch eine Reihe von Punktquellen oder — im Falle des Eisenbahn- oder des Straßenverkehrs — durch inkohärente ►C1 Linienquellen ◄ beschrieben. Das Ausbreitungsverfahren beruht auf der Annahme, dass Linien- oder Flächenquellen zuvor aufgeteilt wurden, damit sie mittels einer Reihe äquivalenter Punktquellen dargestellt werden können. Dies kann als Vorverarbeitung der Quellendaten erfolgt sein oder im Rahmen der Pathfinder-Komponente der Berechnungssoftware erfolgen. Die Mittel, mit denen dies erfolgt ist, gehören nicht zum Anwendungsbereich der aktuellen Methodik.

Ausbreitungswege

Das Verfahren arbeitet mit einem geometrischen Modell, das aus einer Reihe zusammenhängender Boden- und Hindernisflächen besteht. In Bezug auf die horizontale Ebene wird ein vertikaler Ausbreitungsweg auf einer oder mehreren vertikalen Ebenen aufgetragen. ►C1 Schließt ein Ausbreitungsweg eine Reflexion an einer vertikalen Fläche ein, die nicht rechtwinklig zur Einfallsebene steht, so verläuft der reflektierte Teil des Ausbreitungswegs in einer weiteren vertikalen Ebene. ◄ Werden mehrere vertikale Ebenen verwendet, um den gesamten Ausbreitungsweg von der Quelle bis zum Empfänger zu beschreiben, werden die vertikalen Ebenen sodann ►C1 aufgefächert ◄ (wie beim Auffalten einer Spanischen Wand).

▼C1

Maßgebliche Höhen über dem Gelände

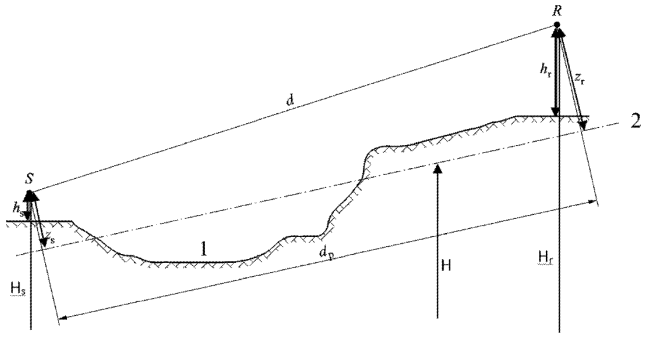
▼M2

►C1 Die äquivalenten Höhen werden mit Hilfe der mittleren Bezugsebene zwischen der Quelle und dem Empfänger bestimmt. ◄ ►C1 Diese ersetzt das tatsächliche Gelände durch eine fiktive Ebene ◄, die das mittlere Profil des Geländes abbildet.

▼**M2**

Abbildung 2.5.a

Äquivalente Höhe in Bezug auf den Boden



1: Tatsächliches Relief

2: Mittlere Ebene

Die äquivalente Höhe eines Punktes ist seine Höhe im rechten Winkel zur mittleren Grundebene. Die äquivalente Quellenhöhe z_s und die äquivalente Empfängerhöhe z_r können somit bestimmt werden. Der Abstand zwischen der Quelle und dem Empfänger in der Projektion ►**C1** auf die mittlere Bezugsebene ◄ wird durch d_p bezeichnet.

Weist die äquivalente Höhe eines Punktes einen negativen Wert auf, d. h. befindet sich der Punkt unterhalb der mittleren Grundebene, wird die Höhe null beibehalten; der äquivalente Punkt ist dann mit seinem möglichen ►**C1** Spiegelbild ◄ identisch.

Berechnung der mittleren Ebene

In der Ebene des Ausbreitungsweges kann die Topographie (einschließlich Gelände, Hügel, Dämme und andere von Menschen errichtete Hindernisse, Gebäude usw.) als eine geordnete Menge einzelner Punkte (x_k, H_k); $k \in \{1,\ldots,n\}$ beschrieben werden. Die Punktmenge definiert eine Polylinie oder — äquivalent dazu — eine Abfolge gerader Segmente $H_k = a_k x + b_k$, $x \in [x_k, x_{k+1}]$; $k \in \{1,\ldots n\}$, worin:

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

Die mittlere Ebene wird durch die Gerade $Z = ax + b$; $x \in [x_1, x_n]$ dargestellt, die an die Polylinie mittels Approximation nach der Methode der kleinsten Quadrate angepasst wird. Die Gleichung der Mittellinie kann analytisch abgeleitet werden.

Verwendet wird:

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

Die Koeffizienten der Geraden sind wie folgt gegeben:

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

▼M2

wobei Segmente mit $x_{k+1} = x_k$ außer Acht zu lassen sind, wenn die Gleichung 2.5.3 evaluiert wird.

Reflexionen durch Gebäudefassaden und andere vertikale Hindernisse

Reflexionsanteile sind durch die Einführung von Spiegelquellen wie nachfolgend beschrieben zu berücksichtigen.

2.5.4. *Modell der Schallausbreitung*

Für einen Empfänger *R* werden die Berechnungen unter Einhaltung folgender Schritte vorgenommen:

1) zu jedem Ausbreitungsweg:

   — Berechnung der ►C1 Dämpfung ◄ bei günstigen Bedingungen;

   — Berechnung der ►C1 Dämpfung ◄ bei homogenen Bedingungen;

   — Berechnung des ►C1 Dauerschallpegels ◄ für jeden Ausbreitungsweg;

2) Aufsummierung der ►C1 Dauerschallpegel ◄ für alle Ausbreitungswege, die einen bestimmten Empfänger betreffen, wodurch der Gesamtschallpegel am Empfängerpunkt berechnet werden kann.

Zu beachten ist, dass von den Witterungsbedingungen nur die ►C1 Dämpfungen ◄ aufgrund des Bodeneffekts (A_{ground}) und der Beugung (A_{dif}) beeinflusst werden.

2.5.5. *Ablauf der Berechnung*

Für eine Punktquelle *S* der gerichteten Schallleistung $L_{w,0,dir}$ und für ein bestimmtes Frequenzband wird der äquivalente Dauerschalldruckpegel am Empfängerpunkt *R* unter bestimmten Witterungsbedingungen mittels der nachfolgenden Gleichungen bestimmt.

Schallpegel bei günstigen Bedingungen (LF) für einen Ausbreitungsweg (S, R)

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

Der Term A_F repräsentiert die ►C1 Gesamtdämpfung ◄ entlang des Ausbreitungsweges bei günstigen Bedingungen und wird wie folgt aufgeschlüsselt:

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

Hierbei gilt:

A_{div} ist die ►C1 geometrische Ausbreitungsdämpfung ◄;

A_{atm} ist die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund von Luftabsorption;

$A_{boundary,F}$ ist die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund der Begrenzung des Ausbreitungsmediums bei günstigen Bedingungen. Sie kann folgende Terme beinhalten:

$A_{ground,F}$ für die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund des Bodens bei günstigen Bedingungen;

$A_{dif,F}$ für die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund von Beugung bei günstigen Bedingungen.

Für einen gegebenen Ausbreitungsweg und ein gegebenes Frequenzband sind die folgenden beiden Szenarien möglich:

▼M2

— entweder $A_{ground,F}$ wird ohne Beugung ($A_{dif,F=}$ 0 dB) und $A_{boundary,F=} A_{ground,F}$ berechnet;

— oder es wird $A_{dif,F}$ berechnet. Der Bodeneffekt wird in der $A_{dif,F}$-Gleichung selbst berücksichtigt ($A_{ground,F=}$ 0 dB). Somit ergibt sich $A_{boundary,F=} A_{dif,F}$.

Schallpegel bei homogenen Bedingungen (L_H) für einen Ausbreitungsweg (S, R)

Das Verfahren ist völlig identisch mit dem Fall der günstigen Bedingungen im vorhergehenden Abschnitt.

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

Der Term A_H repräsentiert die ►C1 Gesamtdämpfung ◄ entlang dem Ausbreitungsweg bei homogenen Bedingungen und wird wie folgt aufgeschlüsselt:

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

Hierbei gilt:

A_{div} ist die ►C1 geometrische Ausbreitungsdämpfung ◄;

A_{atm} ist die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund von Luftabsorption;

$A_{boundary,H}$ ist die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund der Begrenzung des Ausbreitungsmediums bei homogenen Bedingungen. Sie kann folgende Terme beinhalten:

$A_{ground,H}$ für die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund des Geländes bei homogenen Bedingungen;

$A_{dif,H}$ für die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund von Beugung bei homogenen Bedingungen.

Für einen gegebenen Ausbreitungsweg und ein gegebenes Frequenzband sind die folgenden beiden Szenarien möglich:

— entweder $A_{ground,H}$ ($A_{dif,H}$ = 0 dB) wird ohne Beugung und $A_{boundary,H} = A_{ground,H}$ berechnet;

— oder es wird $A_{dif,H}$ ($A_{ground,H}$ = 0 dB) berechnet. Der Bodeneffekt wird in der $A_{dif,H}$-Gleichung selbst berücksichtigt. Somit ergibt sich $A_{boundary,H} = A_{dif,H}$

Statistischer Ansatz in städtischen Gebieten für einen Ausbreitungsweg (S, R)

In städtischen Gebieten ist auch ein statistischer Ansatz für die Berechnung der Schallausbreitung hinter die erste Gebäudelinie zulässig, sofern ein solches Verfahren ordnungsgemäß dokumentiert wird, was auch relevante Angaben zur Qualität des Verfahrens einschließt. Dieses Verfahren kann an die Stelle der Berechnung von $A_{boundary,H}$ und $A_{boundary,F}$ durch Approximation der ►C1 Gesamtdämpfung ◄ für den direkten Ausbreitungsweg und alle Reflexionen treten. Die Berechnung beruht dann auf der durchschnittlichen Bebauungsdichte und der durchschnittlichen Höhe aller Gebäude in dem Gebiet.

►C1 Dauerschallpegel ◄ für einen Ausbreitungsweg (S, R)

Der ►C1 Dauerschallpegel ◄ entlang eines Ausbreitungsweges, der von einem bestimmten Punkt ausgeht, wird aus der logarithmischen Summe der bewerteten Schallenergie bei homogenen Bedingungen und der Schallenergie bei günstigen Bedingungen gebildet.

▼M2

Diese Schallpegel werden durch das mittlere Auftreten p günstiger Bedingungen in Richtung des Ausbreitungsweges (S, R) gewichtet:

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

Anmerkung: Die Häufigkeitswerte für p werden als Prozentsatz angegeben. Wenn also etwa der Häufigkeitswert 82 % beträgt, würde in der Gleichung *(2.5.9)* p = 0,82 stehen.

►C1 Dauerschallpegel ◄ am Punkt R für alle Ausbreitungswege

Der ►C1 Gesamt-Langzeit-Dauerschallpegel ◄ am Empfänger für ein Frequenzband wird durch die energetische Summierung der Beiträge aller N Ausbreitungswege für alle Arten errechnet:

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

Hierbei gilt:

n ist der Index der Ausbreitungswege zwischen S und R.

Die Berücksichtigung von Reflexionen mittels Spiegelquellen wird näher beschrieben. Der Prozentsatz der Häufigkeit günstiger Bedingungen im Falle der Reflexion eines Ausbreitungsweges an einem vertikalen Hindernis ist als identisch mit der Häufigkeit des direkten Ausbreitungsweges anzusetzen.

Wenn S' die Spiegelquelle von S, ist, dann wird das Auftreten p' des Ausbreitungsweges (S',R) als gleich dem Auftreten p des Ausbreitungsweges (S_i,R) angesetzt.

►C1 Dauerschallpegel ◄ am Punkt R in Dezibel A (dBA)

Der Gesamtschallpegel in Dezibel A (dBA) wird durch Summierung der Pegel in jedem einzelnen Frequenzband bestimmt:

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

wobei i der Index des Frequenzbands ist. *AWC* ist die A-Bewertungskorrektur gemäß der internationalen Norm IEC 61672-1:2003.

Dieser Pegel $L_{Aeq,LT}$ stellt das Endresultat dar, d. h. den ►C1 A-bewerteten Langzeit-Dauerschallpegel ◄ am Empfängerpunkt in einem bestimmten Referenzzeitraum (z. B. Tag oder Abend oder Nacht oder einer kürzeren Zeit am Tag, am Abend oder in der Nacht).

2.5.6. *Berechnung der Schallausbreitung bei Straßen-, Eisenbahn- und Industrie-/Gewerbequellen*

Geometrische Zerstreuung

►C1 Die geometrische Ausbreitungsdämpfung A_{div} entspricht einer Verringerung des Schallpegels mit zunehmender Ausbreitungsentfernung. ◄ Für eine Punktschallquelle im freien Schallfeld wird die ►C1 Dämpfung ◄ in dB angegeben durch:

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

▼M2

wobei d die direkte 3D-Schrägentfernung zwischen der Quelle und dem Empfänger ist.

Luftabsorption

Die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund von Luftabsorption A_{atm} während der Ausbreitung über eine Entfernung d wird in dB durch folgende Gleichung angegeben:

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

Hierbei gilt:

d ist die direkte 3D-Schrägentfernung zwischen der Quelle und dem Empfänger in m;

α_{atm} ist der Koeffizient der ►C1 Dämpfung ◄ in der Atmosphäre in dB/km in der nominellen Mittenfrequenz für jedes Frequenzband gemäß ISO 9613-1.

Die Werte des Koeffizienten α_{atm} werden für eine Temperatur von 15 °C, eine relative Feuchtigkeit von 70 % und einen Luftdruck von 101 325 Pa angegeben. Sie werden mit den genauen Mittenfrequenzen des Frequenzbandes berechnet. Diese Werte erfüllen die Norm ISO 9613-1. Liegen meteorologische Daten vor, so ist der meteorologische Langzeitdurchschnitt zu verwenden.

Bodeneffekt

Die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund des Bodeneffekts ist vor allem das Ergebnis der Interferenz zwischen dem reflektierten Schall und dem Schall, der sich direkt von der Quelle zum Empfänger ausbreitet. Sie ist physisch mit der akustischen Absorption des Geländes verbunden, über dem sich der Schall ausbreitet. Sie ist aber auch erheblich von den atmosphärischen Bedingungen während der Ausbreitung abhängig, da sich durch die ►C1 Schallstrahlkrümmung ◄ die Höhe des Ausbreitungsweges über dem Boden ändert und so die Einflüsse des Bodens und des Geländes nahe der Quelle an Bedeutung gewinnen oder verlieren.

Wenn die Ausbreitung zwischen der Quelle und dem Empfänger durch ein Hindernis in der Ausbreitungsebene beeinflusst wird, wird der Bodeneffekt für die Quellen- und die Empfängerseite getrennt berechnet. Dabei beziehen sich z_s und z_r auf die äquivalente Quellen- und/oder Empfängerposition, wie im Weiteren im Zusammenhang mit der Berechnung der Beugung A_{dif} dargestellt wird.

Akustische Charakterisierung des Bodens

Die akustischen Absorptionseigenschaften des Bodens stehen vor allem mit seiner Porosität in Verbindung. ►C1 Ein dichter Boden ◄ ist im Allgemeinen reflektierend, ein poröser Boden absorbierend.

►C1 Für die Zwecke einer operativen Berechnung ◄ wird die akustische Absorption eines Bodens durch einen dimensionslosen Koeffizienten G zwischen 0 und 1 dargestellt. G ist unabhängig von der Frequenz. Tabelle 2.5.a enthält die G-Werte für den Boden im Freien. Der durchschnittliche Wert des Koeffizienten G über einen Ausbreitungsweg liegt in der Regel im Bereich von 0 bis 1.

▼M2

Tabelle 2.5.a

G-Werte für verschiedene Bodenarten

Beschreibung	Art	(kPa·s/m^2)	*G*-Wert
Sehr weich (wie Schnee oder Moos)	A	12,5	1
Weicher Waldboden (kurzes, dichtes heideartiges oder dickes Moos)	B	31,5	1
Nicht verdichteter loser Boden (Rasen, Gras, loser Boden)	C	80	1
Normaler nicht verdichteter Boden (Waldboden, Weideland)	D	200	1
Verdichtetes Feld und Schotter (verdichteter Rasen, Parkgebiete)	E	500	0,7
Verdichteter dichter Boden (Schotterstraße, Parkplatz)	F	2 000	0,3
Harte Oberflächen (zumeist normaler Asphalt, Beton)	G	20 000	0
Sehr harte und dichte Oberflächen (dichter Asphalt, Beton, Wasser)	H	200 000	0

G_{path} wird definiert als der Anteil an absorbierendem Boden über den gesamten betrachteten Ausbreitungsweg.

Wenn die Quelle und der Empfänger nahe beieinander liegen, so dass $d_p \leq 30(z_s + z_r)$, ist der Unterschied zwischen der Bodenart nahe der Quelle und der Bodenart nahe dem Empfänger unerheblich. Um dem Rechnung zu tragen, wird der Bodenfaktor G_{path} letztlich wie folgt korrigiert:

$$G'_{path} = \begin{cases} G_{path}\dfrac{d_p}{30(z_s+z_r)} + G_s\left(1 - \dfrac{d_p}{30(z_s+z_r)}\right) & wennd\ d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ G_{path} & andernfalls \end{cases} \quad (2.5.14)$$

wobei G_s der Bodenfaktor im Bereich der Quelle ist. G_s = 0 für ►C1 Straßenfahrbahnen ◄ ([1]), feste Fahrbahnen. G_s=1 ►C1 für Bahngleise auf Schotterbettung ◄. Im Falle von industriellen/gewerblichen Quellen und Anlagen gibt es keine pauschale Antwort.

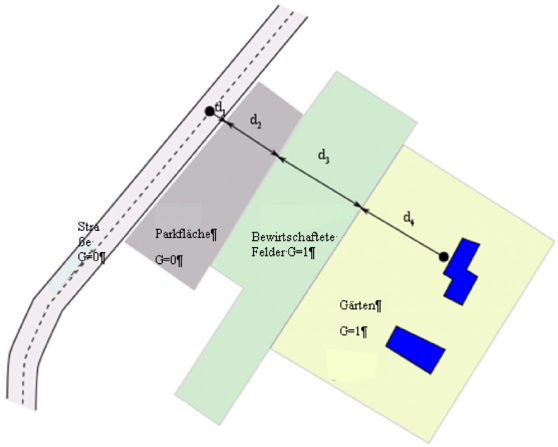
G kann mit dem Strömungswiderstand in Verbindung gebracht werden.

([1]) Die Absorption poröser Straßenbeläge wird im Emissionsmodell berücksichtigt.

▼M2

Abbildung 2.5.b

Bestimmung des Bodenkoeffizienten G_{path} über einen Ausbreitungsweg



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

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

In den folgenden zwei Unterabschnitten über die Berechnung bei homogenen bzw. günstigen Bedingungen kommen erstmals die generischen Bezeichnungen $\overline{G_w}$ und $\overline{G_m}$ für die Absorption des Bodens zur Anwendung. Tabelle 2.5.b zeigt die Entsprechung zwischen diesen Bezeichnungen und den Variablen G_{path} und G'_{path}.

Tabelle 2.5.b

▼C1

Übereinstimmungen zwischen $\overline{G_w}$ und $\overline{G_m}$ und (G_{path}, G'_{path})

▼M2

	Homogene Bedingungen			Günstige Bedingungen		
	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}

Berechnungen bei homogenen Bedingungen

Die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund des Bodeneffekts bei homogenen Bedingungen wird nach den folgenden Gleichungen berechnet:

▼C1

wenn $G_{path} \neq 0$

▼M2

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

Hierbei gilt:

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

▼M2

f_m ist die nominelle Mittenfrequenz des betrachteten Frequenzbands in Hz, c ist die Geschwindigkeit des Schalls in der Luft (als 340 m/s angenommen), und C_f wird definiert durch:

$$C_f = \mathrm{d}_p \frac{1 + 3wd_p e^{-\sqrt{\mathrm{wd_p}}}}{1 + wd_p} \qquad (2.5.16),$$

wobei die Werte von w durch die nachstehende Gleichung gegeben sind:

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

$\overline{G_w}$ kann gleich G_{path} oder G'_{path} sein, je nachdem, ob der Bodeneffekt mit oder ohne Beugung berechnet wird und welcher Art der Boden unter der Quelle ist (reale Quelle oder gebeugt). Dies wird in den folgenden Unterabschnitten näher erläutert und in der Tabelle 2.5.b zusammengefasst.

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

ist der untere Grenzwert von $A_{ground,H}$.

Für einen Ausbreitungsweg (S_i, R) bei homogenen Bedingungen ohne Beugung:

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

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

Zum Ausbreitungsweg mit Beugung siehe den Abschnitt „Beugung“ mit den Definitionen von $\overline{G_w}$ und $\overline{G_m}$.

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

Der Term $-3(1 - \overline{G_m})$ trägt dem Umstand Rechnung, dass, wenn die Quelle und der Empfänger weit auseinander liegen, die erste quellenseitige Reflexion nicht mehr ►**C1** auf der quellnahen Oberfläche ◄, sondern auf natürlichem Gelände erfolgt.

Berechnung bei günstigen Bedingungen

Der Bodeneffekt bei günstigen Bedingungen wird mit der ►**C1** Gleichung für $A_{ground,H}$ ◄ berechnet, allerdings mit folgenden Änderungen:

Wenn $G_{path} \neq 0$

a) In der ►**C1** Gleichung für $A_{ground,H}$ ◄ werden die Höhen z_s und z_r ersetzt durch $z_s + \delta z_s + \delta z_T$ bzw. $z_r + \delta z_r + \delta z_T$, wobei

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

$a_o = 2 \times 10^{-4}$ m^{-1} die Umkehrung des Bogenhalbmessers ist

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

b) Der untere Grenzwert von $A_{ground,F}$ ist abhängig von der Geometrie des Ausbreitungsweges:

▼M2

►C1 $$A_{ground,F,\min} = \begin{cases} -3\left(1-\overline{G_m}\right) & wenn d_p \le 30\left(z_s+z_r\right) \\ -3\left(1-\overline{G_m}\right)\cdot\left(1+2\left(1-30\left(z_s+z_r\right)/d_p\right)\right) & andernfalls \end{cases}$$ ◄ (2.5.20)

▼C1

Wenn $G_{path} = 0$

▼M2

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

Die Höhenkorrekturen δz_s und δz_r berücksichtigen die Wirkung der ►C1 Schallstrahlkrümmung ◄. δz_T trägt der Wirkung der Turbulenz Rechnung.

$\overline{G_m}$ kann also gleich G_{path} oder G'_{path} sein, je nachdem, ob der Bodeneffekt mit oder ohne Beugung berechnet wird und welcher Art der Boden unter der Quelle ist (reale Quelle oder gebeugt). Dies wird in den folgenden Unterabschnitten näher erläutert.

Für einen Ausbreitungsweg (S_i,R) bei günstigen Bedingungen ohne Beugung:

$\overline{G_w} = G_{path}$ in Gleichung *(2.5.17)*;

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

Zum Ausbreitungsweg mit Beugung siehe den nächsten Abschnitt mit den Definitionen von G_w und $\overline{G_m}$.

B e u g u n g

▼C1

Generell ist die Beugung an der Oberkante jedes Hindernisses zu untersuchen, das sich im Ausbreitungsweg befindet. Verläuft der Ausbreitungsweg „hoch genug“ über der Beugungskante, so kann $A_{dif} = 0$ gesetzt und eine direkte Sicht berechnet werden, konkret durch die Bestimmung von A_{ground}.

▼M2

In der Praxis wird für die Mittenfrequenz jedes Frequenzbands die Weglängendifferenz δ mit der Größe $\lambda/20$ verglichen. Erzeugt ein Hindernis keine Beugung, was beispielsweise gemäß dem Rayleigh-Kriterium festgestellt wird, so besteht keine Notwendigkeit zur Berechnung von A_{dif} für das betrachtete Frequenzband. Anders gesagt, in diesem Fall gilt $A_{dif} = 0$. Andernfalls wird A_{dif} wie im restlichen Teil dieses Abschnitts beschrieben berechnet. Diese Regel gilt sowohl für homogene als auch für günstige Bedingungen und sowohl für Einzel- als auch für Mehrfachbeugungen.

Wenn für ein bestimmtes Frequenzband eine Berechnung nach dem in diesem Abschnitt beschriebenen Verfahren vorgenommen wird, wird im Falle der Berechnung der ►C1 Gesamtdämpfung ◄ A_{ground} mit 0 dB angesetzt. Der Bodeneffekt ist direkt in der allgemeinen Gleichung zur Beugungsberechnung berücksichtigt.

▼C1

Die hier vorgeschlagenen Gleichungen werden verwendet, um die Beugung an dünnen und dicken Schallschirmen, Gebäuden, (natürlichen und künstlichen) Wällen und durch die Kanten von Böschungen, Geländeeinschnitten und Viadukten zu berechnen.

▼M2

Werden in einem Ausbreitungsweg mehrere Beugungshindernisse festgestellt, werden sie als Mehrfachbeugung behandelt, indem das im folgenden Abschnitt zur Berechnung der Weglängendifferenz beschriebene Verfahren angewendet wird.

▼M2

Die hier dargelegten Verfahren werden verwendet, um die ►C1 Dämpfungen ◄ sowohl bei homogenen als auch bei günstigen Bedingungen zu berechnen. Die ►C1 Schallstrahlkrümmung ◄ wird bei der Berechnung der Weglängendifferenz sowie zur Berechnung der Bodeneffekte vor und nach der Beugung berücksichtigt.

Allgemeine Grundsätze

Abbildung 2.5.c veranschaulicht das allgemeine Verfahren der Berechnung der ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund von Beugung. Dieses Verfahren basiert auf der Untergliederung des Ausbreitungswegs in zwei Teile: den „quellenseitigen“ Ausbreitungsweg zwischen der Quelle und dem Beugungspunkt und den „empfängerseitigen“ Ausbreitungsweg zwischen dem Beugungspunkt und dem Empfänger.

Folgendes wird berechnet:

— ein Bodeneffekt, quellenseitig, $\Delta_{ground(S,O)}$,

— ein Bodeneffekt, empfängerseitig, $\Delta_{ground(O,R)}$

— und drei Beugungen:

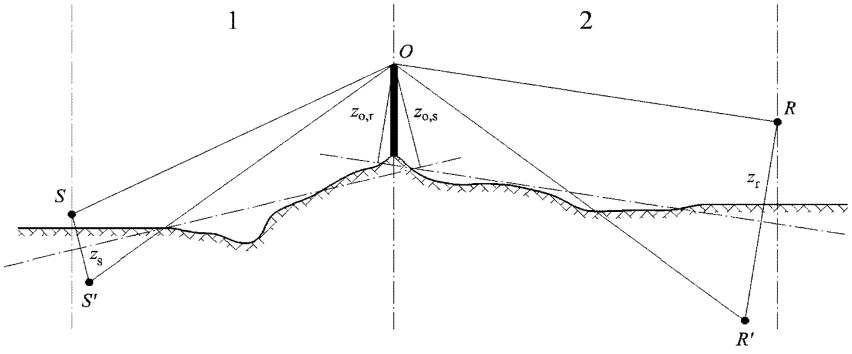
  — zwischen der Quelle S und dem Empfänger R: $\Delta_{dif(S,R)}$,

  — zwischen der Spiegelquelle S' und R: $\Delta_{dif(S',R)}$,

  — zwischen S und dem Spiegelempfänger R': $\Delta_{dif(S,R')}$.

Abbildung 2.5.c

Geometrie einer Berechnung der ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund von Beugung



1: Quellenseite.

2: Empfängerseite.

Hierbei gilt:

S ist die Quelle;

R ist der Empfänger;

▼C1

S' ist die Spiegelquelle bezogen auf die quellseitige mittlere Bezugsebene;

R' ist der Spiegelempfänger bezogen auf die empfängerseitige mittlere Bezugsebene;

▼M2

O ist der Beugungspunkt;

▼M2
▼C1

z_s ist die äquivalente Höhe der Quelle *S* bezogen auf die quellenseitige mittlere Bezugsebene;

$z_{o,s}$ ist die äquivalente Höhe des Beugungspunkts *O* bezogen auf die quellenseitige mittlere Bezugsebene;

z_r ist die äquivalente Höhe des Empfängers *R* bezogen auf die empfängerseitige mittlere Bezugsebene;

$z_{o,r}$ ist die äquivalente Höhe des Beugungspunkts *O* bezogen auf die empfängerseitige mittlere Bezugsebene.

▼M2

Die Unregelmäßigkeit des Bodens zwischen der Quelle und dem Beugungspunkt sowie zwischen dem Beugungspunkt und dem Empfänger wird mittels äquivalenter Höhen berücksichtigt, die in Bezug auf die mittlere Grundebene, zuerst quellenseitig und dann empfängerseitig (zwei mittlere Grundebenen), anhand des im Unterabschnitt zu erheblichen Höhen über dem Boden beschriebenen Verfahrens berechnet werden.

Reine Beugung

Für die reine Beugung ohne Bodeneffekte wird die ►C1 Dämpfung ◄ angegeben durch:

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

Hierbei gilt:

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

λ ist die Wellenlänge der nominalen Mittenfrequenz des betrachteten Frequenzbandes;

δ ist die Weglängendifferenz zwischen dem gebeugten Ausbreitungsweg und dem direkten Ausbreitungsweg (siehe nächsten Unterabschnitt „Berechnung der Weglängendifferenz“);

C'' ist ein Koeffizient, der zur Berücksichtigung von Mehrfachbeugungen eingesetzt wird:

$C'' = 1$ für eine Einzelbeugung.

Im Falle der Mehrfachbeugung, wenn e die Gesamtdistanz entlang dem Ausbreitungsweg ist, O1 bis O2 + O2 bis O3 + O3 bis O4 aus der „Gummibandmethode“ ist (siehe Abbildungen 2.5.d und 2.5.f) und wenn *e* länger als 0,3 m ist (andernfalls $C'' = 1$), wird dieser Koeffizient definiert durch:

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

Die Werte von Δ_{dif} sind zu begrenzen:

— wenn $\Delta_{dif} < 0$: $\Delta_{dif} = 0$ dB,

— wenn $\Delta_{dif} > 25$: $\Delta_{dif} = 25$ dB für eine Beugung an einer horizontalen Kante und nur beim Term Δ_{dif}, der in der Berechnung von A_{dif} eine Rolle spielt. Diese Obergrenze gilt nicht bei den Δ_{dif} Termen, die in die Berechnung von Δ_{ground} eingreifen, oder für eine Beugung an einer vertikalen Kante (seitliche Beugung) im Falle der Erstellung von Lärmkarten für Industrie-/Gewerbelärm.

▼**M2**

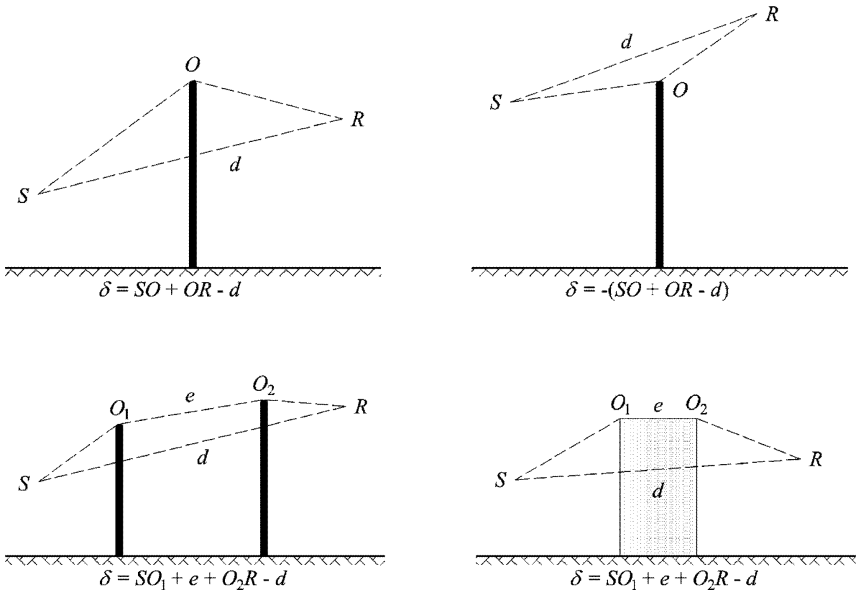
Berechnung der Weglängendifferenz

Die Weglängendifferenz δ wird auf einer vertikalen Ebene berechnet, die die Quelle und den Empfänger umfasst. Dies ist eine Approximation im Verhältnis zum Fermatschen Prinzip. Die Approximation bleibt hier gültig (►**C1** Linienquellen ◄). Die Weglängendifferenz δ wird wie in den nachstehenden Abbildungen ausgehend von den vorgefundenen Situationen berechnet.

Homogene Bedingungen

Abbildung 2.5.d

Berechnung der Weglängendifferenz unter homogenen Bedingungen. O, O_1 und O_2 sind die Beugungspunkte

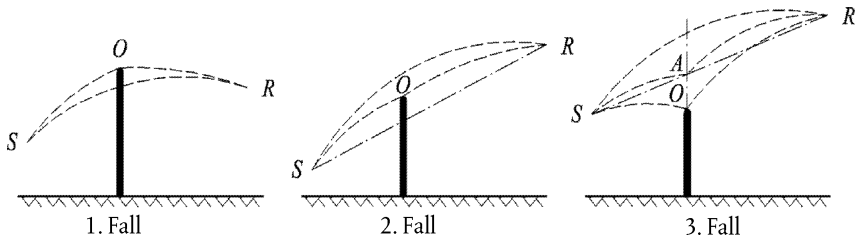


Hinweis: Für jede Konfiguration wird der Ausdruck δ angegeben.

Günstige Bedingungen

Abbildung 2.5.e

Berechnung der Weglängendifferenz bei günstigen Bedingungen (Einzelbeugung)



Bei günstigen Bedingungen wird davon ausgegangen, dass die drei gebogenen Schallstrahlen ►**C1** $\overset{\frown}{SO}$,$\overset{\frown}{OR}$ und $\overset{\frown}{SR}$ ◄ einen identischen Bogenhalbmesser Γ haben, der definiert wird durch:

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

Die Länge eines Schallstrahlbogens MN wird bei günstigen Bedingungen mit $\overset{\frown}{MN}$ bezeichnet. Diese Länge ist gleich:

▼**M2**

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

Im Prinzip sollten bei der Berechnung der Weglängendifferenz bei günstigen Bedingungen δ_F (siehe Abbildung 2.5.e) drei Szenarien betrachtet werden. In der Praxis genügen zwei Gleichungen:

— wenn der direkte Schallstrahl *SR* durch das Hindernis verdeckt wird (1. und 2. Fall in Abbildung 2.5.e):

$$\delta_F = \hat{SO} + \hat{OR} - \hat{SR} \qquad (2.5.26),$$

— wenn der direkte Schallstrahl *SR* nicht durch das Hindernis verdeckt wird (3. Fall in Abbildung 2.5.e):

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

wobei *A* der Schnittpunkt des direkten Schallstrahls *SR* und der Verlängerung des Beugungshindernisses ist.

Für die Mehrfachbeugungen bei günstigen Bedingungen:

— Bestimmen der konvexen Hülle, die durch die verschiedenen potenziellen Beugungskanten definiert wird;

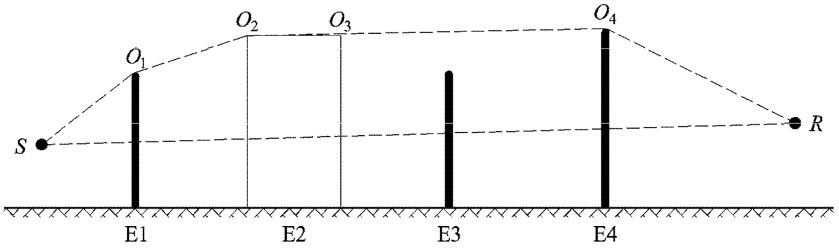
— Ausschließen der Beugungskanten, die nicht an der Grenze der konvexen Hülle liegen;

— Berechnen von δ_F ausgehend von den Längen des gebogenen Schallstrahls durch Aufgliederung des gebeugten Ausbreitungsweges in so viele Bogensegmente wie nötig (siehe Abbildung 2.5.f)

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

Abbildung 2.5.f

Beispiel einer Berechnung der Weglängendifferenz bei günstigen Bedingungen im Falle von Mehrfachbeugungen



In dem in Abbildung 2.5.f dargestellten Szenario ist die Weglängendifferenz:

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

Berechnung der ►**C1** Dämpfung ◄ A_{dif}

Die ►**C1** Dämpfung ◄ aufgrund von Beugung unter Berücksichtigung der quellen- und empfängerseitigen Bodeneffekte wird nach den folgenden allgemeinen Gleichungen berechnet:

▼M2

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

Hierbei gilt:

— $\Delta_{dif\ (S,R)}$ ist die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund der Beugung zwischen der Quelle *S* und dem Empfänger *R*;

— $\Delta_{ground(S,O)}$ ist die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund des Bodeneffekts auf der Quellenseite, bewertet mittels der Beugung auf der Quellenseite; wobei als vereinbart gilt, dass O = O_1 im Falle von Mehrfachbeugungen wie in Abbildung 2.5.f

— $\Delta_{ground(O,R)}$ ist die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund des Bodeneffekts auf der Empfängerseite, gewichtet nach der Beugung auf der Empfängerseite (siehe den folgenden Unterabschnitt „Berechnung des Terms $\Delta_{ground(O,R)}$“).

Berechnung des Terms $\Delta_{ground(S,O)}$

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

Hierbei gilt:

— $A_{ground(S,O)}$ ist die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund des Bodeneffekts zwischen der Quelle *S* und dem Beugungspunkt *O*. Dieser Term wird, wie im vorherigen Unterabschnitt „Berechnung bei homogenen Bedingungen“ und im vorherigen Unterabschnitt „Berechnung bei günstigen Bedingungen“ angegeben, berechnet, und zwar ausgehend von folgenden Hypothesen:

$z_r = z_{o,s}$;

— G_{path} wird zwischen *S* und *O* berechnet;

— bei homogenen Bedingungen: $\overline{G_w} = G'_{path}$ in Gleichung (2.5.17), $\overline{G_m} = G'_{path}$ in Gleichung (2.5.18);

— bei günstigen Bedingungen: $\overline{G_w} = G_{path}$ in Gleichung (2.5.17), $\overline{G_m} = G'_{path}$ in Gleichung (2.5.20);

— $\Delta_{dif(S',R)}$ ist die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund der Beugung zwischen der Spiegelquelle *S'* und *R*, berechnet wie im vorherigen Unterabschnitt „Reine Beugung“;

— $\Delta_{dif(S,R)}$ ist die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund der Beugung zwischen *S* und *R,* berechnet wie in Unterabschnitt VI.4.4.b.

Berechnung des Terms $\Delta_{ground(O,R)}$

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

Hierbei gilt:

— $A_{ground\ (O,R)}$ ist die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund des Bodeneffekts zwischen dem Beugungspunkt *O* und dem Empfänger *R*. Dieser Term wird, wie im vorherigen Unterabschnitt „Berechnung bei homogenen Bedingungen“ und im vorherigen Unterabschnitt „Berechnung bei günstigen Bedingungen“ angegeben, berechnet, und zwar ausgehend von folgenden Hypothesen:

$z_s = z_{o,r}$

— G_{path} wird zwischen *O* und *R* berechnet.

Die Korrektur G'_{path} braucht hier nicht berücksichtig zu werden, da die betrachtete Quelle der Beugungspunkt ist. Deshalb ist vielmehr G_{path} bei der Berechnung der Bodeneffekte zu verwenden, einschließlich für den unteren Grenzterm der Gleichung, der -3(1- G_{path}) wird.

▼M2

— Bei homogenen Bedingungen $\overline{G_w} = G_{path}$ in Gleichung (2.5.17) und $\overline{G_m} = G_{path}$ in Gleichung (2.5.18);

— Bei günstigen Bedingungen $\overline{G_w} = G_{path}$ in Gleichung (2.5.17) und $\overline{G_m} = G_{path}$ in Gleichung (2.5.20);

— $\Delta_{dif(S,R')}$ ist die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund der Beugung zwischen S und dem Spiegelempfänger R', berechnet wie im vorherigen Abschnitt „Reine Beugung“;

— $\Delta_{dif(S,R)}$ ist die ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund der Beugung zwischen S und R, berechnet wie im vorhergehenden Unterabschnitt „Reine Beugung“.

Szenarien mit vertikalen Kanten

Die Gleichung (2.5.21) kann verwendet werden, um die Beugungen an vertikalen Kanten ►C1 (seitliche Beugungen) ◄ bei Industrie-/Gewerbelärm zu berechnen. In diesem Falle wird $A_{dif} = \Delta_{dif(S,R)}$ genommen und der Term A_{ground} behalten. Weiterhin sind A_{atm} und A_{ground} aus der Gesamtlänge des Ausbreitungsweges zu berechnen. A_{div} wird nach wie vor aus der direkten Distanz d berechnet. Die Gleichungen (2.5.8) bzw. (2.5.6) werden zu:

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

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

Δ_{dif} wird tatsächlich bei homogenen Bedingungen in Gleichung (2.5.34) verwendet.

Reflexionen an vertikalen Hindernissen

►C1 *Dämpfung* ◄ *durch Absorption*

Die Reflexionen an vertikalen Hindernissen werden über Spiegelquellen erfasst. Somit werden Reflexionen an Gebäudefassaden und Lärmschutzwänden auf diese Weise erfasst.

Ein Hindernis gilt als vertikal, wenn seine Neigung bezogen auf die Senkrechte weniger als 15° beträgt.

Handelt es sich um Reflexionen an Objekten, deren Neigung bezogen auf die Senkrechte mehr als oder gleich 15° ist, wird das Objekt nicht betrachtet.

Die Hindernisse, bei denen mindestens eine Dimension unter 0,5 m liegt, sind — ausgenommen bei speziellen Konfigurationen — bei der Berechnung von Reflexionen außer Acht zu lassen. ([1])

Man beachte, dass Reflexionen am Boden hier nicht behandelt werden. Sie werden bei den Berechnungen der ►C1 Dämpfung ◄ aufgrund der Begrenzung (Boden, Beugung) berücksichtigt.

Ist L_{WS} der Leistungspegel der Quelle S und α_r der Absorptionskoeffizient der Oberfläche des Hindernisses gemäß Definition in EN 1793-1:2013, dann ist der Leistungspegel der Spiegelquelle S' gleich:

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

wobei $0 \leq \alpha_r < 1$.

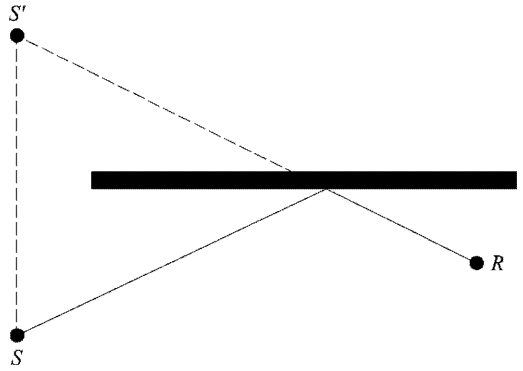
([1]) Ein Beispiel für eine spezielle Konfiguration ist ein Netz kleiner Hindernisse, die in einer Ebene und in regelmäßigen Abständen angeordnet sind.

▼M2

Die oben beschriebenen ►C1 Dämpfungen ◄ der Ausbreitung werden dann — wie beim direkten Ausbreitungsweg — auf diesen Ausbreitungsweg (Spiegelquelle, Empfänger) angewendet.

Abbildung 2.5.g

Mit dem Spiegelquellverfahren erfasste spiegelnde Reflexion an einem Hindernis (S: Quelle, S′: Spiegelquelle, R: Empfänger)



► C 1 *Dämpfung* ◄ *durch Retrobeugung*

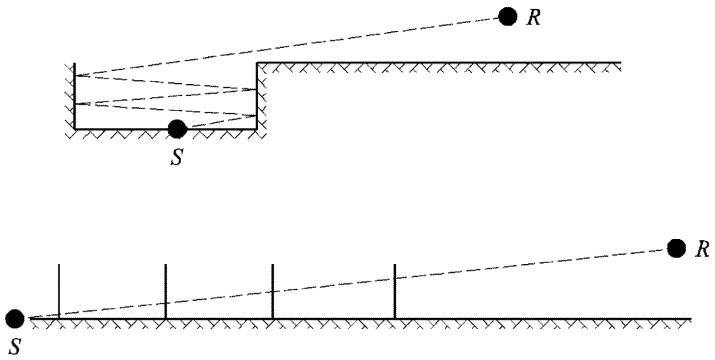
Bei der geometrischen Untersuchung von Schallausbreitungswegen während der Reflexion an einem vertikalen Hindernis (►C1 Schallschutzwand ◄, Gebäude) bestimmt die Position des Auftreffens des Strahls in Bezug auf die Oberkante dieses Hindernisses über den mehr oder weniger erheblichen Anteil an Energie, der tatsächlich reflektiert wird. Dieser Verlust an akustischer Energie bei der Reflexion des Strahls wird als ►C1 Dämpfung ◄ durch Retrobeugung bezeichnet.

Im Falle potenzieller Mehrfachreflexionen zwischen zwei vertikalen Wänden ist zumindest die erste Reflexion zu betrachten.

Im Falle eines Einschnitts (siehe zum Beispiel Abbildung 2.5.h) ist die ►C1 Dämpfung ◄ durch Retrobeugung auf jede Reflexion an den Stützwänden anzuwenden.

Abbildung 2.5.h

►C1 Vierfachreflexion eines Schallstrahls in Troglage ◄: tatsächlicher Querschnitt (oben), aufgefalteter Querschnitt (unten)



In dieser Darstellung erreicht der Schallstrahl den Empfänger, indem er die Stützwände des Einschnitts „nacheinander durchläuft“, die daher mit Öffnungen verglichen werden können.

Bei der Berechnung der Ausbreitung durch eine Öffnung ist das Schallfeld beim Empfänger die Summe des Direktfeldes und des durch die Kanten der Öffnung gebeugten Feldes. ►C1 Das gebeugte Feld sichert den stetigen Übergang zwischen dem freien Bereich und

▼M2

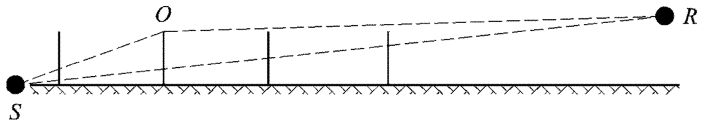
dem Schattenbereich. Erreicht der Strahl die Kante der Öffnung, ist das Direktfeld gedämpft. ◄ Die Berechnung entspricht der Berechnung der ►C1 Dämpfung ◄ durch ein Hindernis im freien Bereich.

Die mit jeder Retrobeugung verbundene Weglängendifferenz δ' ist das Gegenstück zur Weglängendifferenz zwischen S und R jeweils an der Oberkante O, und dies in einer Ansicht mit einem entfalteten Querschnitt (siehe Abbildung 2.5.i).

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

Abbildung 2.5.i

Die Weglängendifferenz für die zweite Reflexion



Das Minus-Zeichen in der Gleichung *(2.5.36)* bedeutet, dass der Empfänger hier im freien Bereich betrachtet wird.

Eine ►C1 Dämpfung ◄ durch Retrobeugung $\Delta_{retrodif}$ wird anhand der Gleichung *(2.5.37)* ermittelt, die der Gleichung *(2.5.21)* mit neu gefassten Bezeichnungen ähnlich ist.

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

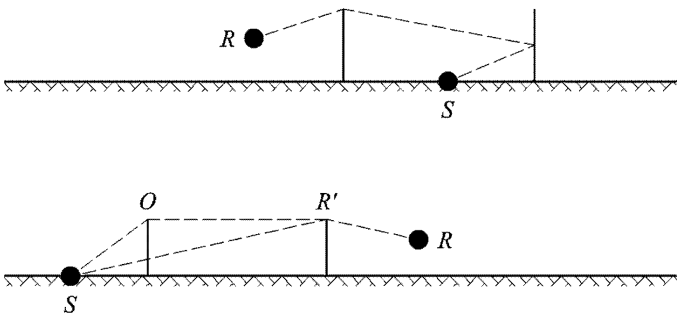
Diese ►C1 Dämpfung ◄ betrifft den Direktstrahl jedes Mal, wenn er „durch“ eine Wand oder ein Gebäude „verläuft“ (reflektiert wird). Der Leistungspegel der Spiegelquelle S' wird so zu:

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

Bei komplexen Ausbreitungskonfigurationen können Beugungen zwischen Reflexionen oder zwischen dem Empfänger und den Reflexionen bestehen. In diesem Fall wird die Retrobeugung von den Wänden unter Berücksichtigung des Ausbreitungsweges zwischen der Quelle und dem ersten Beugungspunkt R′ (daher in der Gleichung *(2.5.36)* als der Empfänger betrachtet) abgeschätzt. Dieses Prinzip veranschaulicht Abbildung 2.5.j.

Abbildung 2.5.j

Weglängendifferenz in Anwesenheit einer Beugung: tatsächlicher Querschnitt (oben), aufgefalteter Querschnitt (unten)



Im Falle von Mehrfachreflexionen werden die auf Einzelreflexionen zurückgehenden Reflexionen aufsummiert.

▼M2

2.6. **Allgemeine Bestimmungen — Fluglärm**

2.6.1. *Begriffsbestimmungen und Symbole*

Im Folgenden werden wichtige *Begriffe* mit der allgemeinen Bedeutung bestimmt, die ihnen in diesem Dokument zugeordnet wird. Die Zusammenstellung ist nicht vollständig; nur häufig verwendete Ausdrücke und Akronyme wurden aufgenommen. Andere werden an der Stelle beschrieben, an der sie erstmals erscheinen.

Bei den (nach den Begriffen aufgelisteten) mathematischen *Symbolen* handelt es sich um die wichtigsten Symbole, die in den Gleichungen im Textteil verwendet werden. Andere Symbole, die sowohl im Text als auch in den Anhängen nur gelegentlich erscheinen, werden an Ort und Stelle definiert.

Der Leser wird regelmäßig darauf hingewiesen, dass die Worte *Schall* und *Lärm* in diesem Dokument austauschbar sind. Zwar ist das Wort *Lärm* mit subjektiven Assoziationen belegt — Akustiker definieren es für gewöhnlich als „unerwünschten Schall“ —, doch im Bereich des Fluglärmschutzes wird es üblicherweise einfach im Sinne von Schall verwendet: durch Schallwellenbewegung übertragene Luftenergie. Das Symbol → kennzeichnet Querverweise zu anderen Begriffen in der Liste.

B e g r i f f e

AIP	Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication)
Flugzeugkonfiguration	Die Positionen von Vorflügel, Landeklappen und Fahrwerk
Flugbewegung	An- oder Abflug oder sonstiger Flugzeugbetrieb, der sich auf die Lärmexposition rund um einen Flugplatz auswirkt
Lärm- und Leistungsdaten eines Flugzeugs	Daten, die die akustischen und leistungsbezogenen Werte verschiedener Flugzeugmuster beschreiben, die für den Modellierungsprozess erforderlich sind. Dazu gehören → die *NPD-Beziehungen* und Angaben, die eine Berechnung des Triebwerkschubs/der Triebwerksleistung in Abhängigkeit von der → *Flugkonfiguration* ermöglichen. In der Regel werden diese Daten vom Flugzeughersteller bereitgestellt, doch auch aus anderen Quellen gewonnen, wenn die erstgenannte Möglichkeit nicht besteht. Sind keine Daten verfügbar, werden zur Darstellung des betreffenden Flugzeugs für gewöhnlich Daten eines hinreichend ähnlichen Flugzeugs angepasst; dies wird als *Substitution* bezeichnet.

▼C1

Flughöhe	Flughöhe über Normalnull

▼M2

ANP-Datenbank	Datenbank der Lärm- und Leistungsdaten der Flugzeuge (Aircraft Noise and Performance), beigefügt in Anhang I

▼M2

A-bewerteter Schallpegel, L_A	Der Maßstab des Basisschallpegels zur Messung des Umgebungslärms, einschließlich von Flugzeugen, auf dem die meisten Lärmkonturmessgrößen basieren

▼C1

Kernflugweg	Ein repräsentativer oder nomineller Flugweg, der das Zentrum eines Korridors von Flugwegen definiert.

▼M2

Basispegel eines Schallereignisses	Der aus einer NPD-Datenbank ausgelesene Schallereignispegel
Lösen der Bremsen	→ *Start-of-Roll-Punkt*

▼C1

Korrigierter Nettoschub	Bei einer gegebenen Leistungseinstellung (z. B. *EPR* oder N_1) fällt der Nettoschub mit der Luftdichte und somit mit zunehmender Flughöhe über NN; der korrigierte Nettoschub ist der Wert auf Meereshöhe.

▼M2

Kumulativer Schall-/Lärmpegel	Ein Dezibel-Maß des über einen festgelegten Zeitraum an einem Punkt in der Nähe eines Flughafens empfangenen Fluglärms bei normalen Betriebsbedingungen und Flugbahnen. Er wird berechnet, indem die an diesem Punkt auftretenden Schall-/Lärmpegel auf gewisse Weise aufsummiert werden.
Dezibel-Summe oder –Durchschnitt	Andernorts auch als „energetische“ oder „logarithmische“ Werte (im Gegensatz zu den arithmetischen Werten) bezeichnet. Wird verwendet, wenn es sinnvoll ist, die Summe oder den Durchschnitt der zugrunde liegenden energieartigen Mengen zu ermitteln; z. B. *Dezibel-Summe* $= 10 \cdot \lg \sum 10^{L_i/10}$
Energieanteil, F	Verhältnis der von einem Segment ausgehenden empfangenen Schallenergie zu der von einer unendlichen Flugbahn ausgehenden empfangenen Energie
Triebwerksleistung seinstellung	Wert des → *schallbezogenen Leistungsparameters*, der zur Ermittlung der Schallemission aus einer NPD-Datenbank verwendet wird
Äquivalenter (Dauer-) Schallpegel, L_{eq}	Ein Maß für den langfristigen Schall. Der Pegel eines hypothetischen gleichmäßigen Schalls, der über einen festgelegten Zeitraum die gleiche Gesamtenergie enthält wie der tatsächliche variable Schall.

▼M2
▼C1

Ereignislärmpegel	Dezibel-Maß, das die von einem vorbeifliegenden erzeugte Schallexposition beschreibt → *Lärmexpositionspegel*

▼M2

Flugkonfiguration	= → *Flugzeugkonfiguration* + → *Flugparameter*
Flugparameter	Flugzeugleistungseinstellung, -geschwindigkeit, -querneigung und -gewicht
Flugbahn	Der Weg eines Flugzeugs durch die Luft, dreidimensional definiert, in der Regel mit Bezugspunkt am Anfang der Startrollstrecke oder an der Landeschwelle
Flugbahnsegment	Teil einer Flugzeugflugbahn, der für Schallmodellierungszwecke durch eine gerade Linie endlicher Länge dargestellt wird
Flugverfahren	Die Abfolge von Arbeitsschritten, die von der Flugzeugbesatzung oder dem Flugmanagementsystem ausgeführt werden: ausgedrückt als Änderungen der Flugkonfiguration in Abhängigkeit vom Abstand entlang des Kurses über Grund.

▼C1

Flugprofil	Schwankung der Flughöhe über Grund entlang des Flugwegs (beinhaltet bisweilen auch Änderungen der → *Flugkonfiguration*), beschrieben durch eine Reihe von → *Profilpunkten*

▼M2

►C1 Bezugsebene	(oder nominelle Bezugsebene) ◄ Horizontale Bodenoberfläche durch den Flugplatzbezugspunkt, an dem die Konturen normalerweise berechnet werden
Geschwindigkeit über Grund	Geschwindigkeit eines Flugzeugs bezogen auf einen festen Punkt am Boden

▼C1

Flugweg	Vertikalprojektion der Flugbahn auf die Bezugsebene
Flughöhe über Grund	Vertikale Entfernung zwischen Flugzeug und → *Bezugsebene*

▼M2

Integrierter Schallpegel	Auch bezeichnet als → *Einzelereignis-Lärmexpositionspegel*

▼M2

ISA	Internationale Standardatmosphäre — definiert von der ICAO. Definiert die Änderung von Lufttemperatur, -druck und -dichte in Abhängigkeit von der Höhe über Normalnull. Verwendet zur Normalisierung der Ergebnisse von Berechnungen zur Flugzeugkonstruktion und Analyse von Testdaten.

▼C1

Dämpfung zur Seite	Zusätzliche, dem Vorhandensein der Bodenoberfläche direkt oder indirekt zurechenbare Dämpfung mit wachsendem Abstand. Erheblich bei niedrigen Höhenwinkeln (des Flugzeugs über der Bezugsebene)

▼M2

Maximaler Lärm-/Schallpegel	Der höchste während eines Ereignisses erreichte Schallpegel
Normalnull, *NN*	Die Standardhöhenbezugsfläche, auf die sich die → ISA bezieht
Nettoschub	Die von einem Triebwerk auf die Flugzeugzelle ausgeübte Schubkraft
Lärm	Lärm wird definiert als unerwünschter Schall. Aber mit Messgrößen wie dem *A-bewerteten Schallpegel* (L_A) und dem *Lärmstörpegel* (EPNL) wird der Schallpegel effektiv in Lärmpegel konvertiert. Trotz der entsprechend fehlenden Genauigkeit werden die Begriffe Schall und Lärm in diesem Dokument, wie auch andernorts, gelegentlich synonym verwendet — insbesondere in Verbindung mit dem Wort *Pegel*.
Lärmkontur	Eine Linie eines konstanten Wertes eines kumulativen Fluglärmpegels oder -indexes um einen Flughafen
Lärmimmission	Die nachteilige(n) Wirkung(en) von Lärm auf seine Empfänger; vor allem wird unterstellt, dass Lärmmesswerte Indizes für die Lärmimmission sind.

▼**M2**

Lärmindex	Für den langfristigen oder kumulativen Schall ein Maß, das mit dessen Wirkung auf Menschen korreliert (d. h. als Prädiktor dafür angesehen wird); kann neben der Schallstärke zusätzliche Faktoren berücksichtigen (insbesondere die Tageszeit). Ein Beispiel ist der Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{DEN}.
Lärmpegel	Ein Dezibel-Maß für den Schall in einem Maßstab, der dessen Lautheit oder Geräuschhaftigkeit angibt. Für den Umgebungslärm von Flugzeugen werden im Allgemeinen zwei Vergleichsmaßstäbe verwendet: der A-bewertete Schallpegel und der Lärmstörpegel. Dabei wird von unterschiedlichen Bewertungen für unterschiedliche Frequenzen ausgegangen, um der menschlichen Wahrnehmung Rechnung zu tragen.
Lärmmaß	Ausdruck zur Darstellung der Menge an Lärm, die an einer Empfängerposition in Form eines Einzelereignisses oder über längere Zeit akkumulierten Lärms auftritt. Üblicherweise werden zwei Maße für den Einzelereignislärm verwendet: der während des Ereignisses erreichte *höchste Pegel* oder dessen *Lärmexpositionspegel*, ein Maß der gesamten Schallenergie, bestimmt durch Zeitintegration.
Lärm-Leistung-Abstand- (NPD)-Beziehungen/-Daten	Lärmereignispegel, tabellarisiert als Funktion des Abstands unter einem Flugzeug im stationären Horizontalflug mit einer Bezugsgeschwindigkeit in einer Referenzatmosphäre, für jeweils eine bestimmte Anzahl von → *Triebwerksleistungseinstellungen*. Mit den Daten wird dem Einfluss der Schalldämpfung aufgrund der Kugelwellenausbreitung (quadratisches Abstandsgesetz) und atmosphärische Dämpfung Rechnung getragen. Der Abstand wird senkrecht zur Flugbahn des Flugzeugs und zur Tragflächenachse bestimmt (d. h. vertikal unter dem Flugzeug bei Flug ohne Schräglage).

▼**M2**

Lärmbezogener Leistungsparameter	Parameter, der die Vortriebswirkung beschreibt oder angibt, die ein Flugzeugtriebwerk erzeugt, mit dem eine Emission von Schallleistung logischerweise in Verbindung gebracht werden kann; in der Regel definiert als → *korrigierter Nettoschub*. Im gesamten Text verkürzt als „Leistung“ oder „Leistungseinstellung“ bezeichnet.
Lärmsignifikanz	Der von einem Flugbahnsegment ausgehende Lärmanteil ist „lärmsignifikant“, wenn er den Ereignislärmpegel in nennenswertem Umfang beeinflusst. Die Nichtberücksichtigung von Segmenten, die nicht lärmsignifikant sind, ermöglicht erhebliche Einsparungen bei der elektronischen Verarbeitung
Beobachter	→ *Empfänger*
Verfahrensschritte	Vorgabe für das Fliegen eines Profils — die Schritte umfassen auch Änderungen der Geschwindigkeit und/oder der Höhe.
Profilpunkt	Höhe des Endpunktes eines Flugbahnsegments — in einer vertikalen Ebene über dem ►**C1** Flugweg ◄
Empfänger	Ein Empfänger von Lärm, der aus einer Quelle ankommt; hauptsächlich an einem Punkt auf oder nahe der Bodenoberfläche
Referenzatmosphäre	Eine tabellarische Zusammenstellung von Schallabsorptionsraten zur Vereinheitlichung der NPD-Daten (siehe **Anlage D**).
Referenztag	Bestimmte atmosphärische Bedingungen, nach denen die ANP-Daten vereinheitlich werden.
Referenzdauer	Ein nomineller Zeitraum, der zur Vereinheitlichung von Messungen des Einzelereignis-Lärmexpositionspegels verwendet wird; im Falle von → *SEL* gleich 1 Sekunde.
Referenzgeschwindigkeit	Geschwindigkeit über Grund eines Flugzeugs, nach der *NPD-* → *SEL-Daten* normalisiert werden.
SEL	→ *Lärmexpositionspegel*
Einzelereignis-Lärmexpositionspegel	Der Schallpegel, den ein Ereignis hätte, wenn seine gesamte Schallenergie einheitlich in einen Standardzeitraum verdichtet würde, der als → *Referenzdauer* bekannt ist.

▼**M2**

Weicher Grund	Eine akustisch „weiche“ und in der Regel grasbedeckte Bodenoberfläche, die die meisten Flugplätze umgibt. Akustisch harte, d. h. stark reflektierende Bodenoberflächen sind etwa Beton und Wasser. Die hier beschriebene Methodik für Lärmkonturen gilt für weiche Bodenverhältnisse.
Schall	Durch eine Wellenlängsbewegung durch die Luft übertragene Energie, die vom Ohr wahrgenommen wird
Schalldämpfung	Die Abnahme der Schallintensität mit der Entfernung entlang eines Ausbreitungsweges. Bei Fluglärm sind die Ursachen die Ausbreitung von Kugelwellen, die Luftabsorption und die → *Dämpfung zur Seite.*
Lärmexposition	Ein Maß der gesamten Schallenergieimmission über einen bestimmten Zeitraum
Lärmexpositionspegel, L_{AE}	(Akronym SEL) Ein in ISO 1996-1 oder ISO 3891 standardisiertes Maß = auf 1 Sekunde bezogener A-bewerteter Einzelereignis-Lärmexpositionspegel
Schallintensität	Die Stärke der Schallimmission an einem bestimmten Punkt — verbunden mit Schallenergie (und angegeben durch gemessene Schallpegel)
Schallpegel	Ein Maß der Schallenergie, ausgedrückt in Dezibel-Einheiten. Empfangener Schall wird mit oder ohne „Frequenzbewertung“ gemessen; mit einer Bewertung gemessene Pegel werden oft als → *Lärmpegel* bezeichnet.
Teilstrecken-/Gesamtentfernung	Wegstrecke bis zum ersten Ziel eines abfliegenden Flugzeugs; gilt als Kennziffer für das Flugzeuggewicht.
Start-of-Roll-Punkt, *SOR*	Der Punkt auf der Startbahn, an dem ein abfliegendes Flugzeug seinen Start beginnt. Auch bezeichnet als „Lösen der Bremsen“
Wahre Fluggeschwindigkeit	Tatsächliche Geschwindigkeit eines Flugzeugs bezogen auf die umgebende Luft (= Geschwindigkeit über Grund bei Windstille)

▼**M2**

Gewichteter äquivalenter Schallpegel, $L_{eq,W}$	Eine modifizierte Version von L_{eq}, bei der dem Schall, der zu unterschiedlichen Tageszeiten auftritt, unterschiedliche Gewichte zugeordnet werden (in der Regel für Tag, Abend und Nacht)

S y m b o l e

d	Kürzester Abstand vom Beobachtungspunkt zu einem Flugbahnsegment
d_p	Senkrechter Abstand vom Beobachtungspunkt zu einer Flugbahn (Schrägentfernung oder schräger Abstand)
d_λ	Skalierter Abstand
F_n	Tatsächlicher Nettoschub pro Triebwerk
F_n/δ	Korrigierter Nettoschub je Triebwerk
h	Flughöhe (über NN)
L	Ereignis-Lärmpegel (Größe nicht definiert)
L(t)	Schallpegel zum Zeitpunkt *t* (Größe nicht definiert)
L_A, $L_A(t)$	A-bewerteter Schalldruckpegel (zum Zeitpunkt *t*), gemessen bei Anzeigegeschwindigkeit „langsam“ am Messgerät
L_{AE}	Lärmexpositionspegel (SEL)
L_{Amax}	Höchstwert von $L_A(t)$ während eines Ereignisses
L_E	Einzelereignis-Lärmexpositionspegel
$L_{E\infty}$	Aus der NPD-Datenbank ermittelter Einzelereignis-Lärmexpositionspegel
L_{EPN}	Lärmstörpegel
L_{eq}	Äquivalenter (Dauer-)Schallpegel
L_{max}	Höchstwert von *L(t)* während eines Ereignisses
$L_{max,seg}$	Von einem Segment erzeugter Maximalpegel
ℓ	Senkrechter Abstand von einem Beobachtungspunkt zum ►**C1** Flugweg ◄
lg	Logarithmus zur Basis 10
N	Anzahl der Segmente oder Teilsegmente
NAT	Anzahl der Ereignisse mit L_{max} oberhalb eines festgelegten Schwellenwertes
P	Leistungsparameter in NPD-Variabler *L(P,d)*
P_{seg}	Für ein bestimmtes Segment maßgebender Leistungsparameter
q	Abstand vom Beginn eines Segments zum Punkt des kleinsten Vorbeiflugabstands
R	Kurvenradius
S	Standardabweichung

▼M2

s	Abstand entlang dem ►C1 Flugweg ◄
s_{RWY}	Länge der Start- und Landebahn
t	Zeit, Zeitpunkt
t_e	Effektive Dauer eines Einzelschallereignisses
t_0	Referenzzeit für integrierten Schallpegel
V	Geschwindigkeit über Grund
V_{seg}	Äquivalente Geschwindigkeit über Grund für ein bestimmtes Segment
V_{ref}	Referenzgeschwindigkeit über Grund, für die NPD-Daten definiert sind
x,y,z	Lokale Koordinaten
x′,y′,z′	Flugzeugkoordinaten
X_{ARP},Y_{ARP},Z_{ARP}	Position des Flugplatzbezugspunkts in geografischen Koordinaten

▼C1

z	Höhe des Luftfahrzeugs über Bezugsebene/Flugplatzbezugspunkt

▼M2

α	Parameter für die Berechnung der Korrektur aufgrund des endlichen Segments Δ_F

▼C1

β	Höhenwinkel des Flugzeugs zur Bezugsebene

▼M2

ε	Flugzeug-Querneigungswinkel
γ	Steig-/Sinkflugwinkel
φ	Depressionswinkel (Parameter der seitlichen Richtwirkung)
λ	Gesamtlänge eines Segments
ψ	Winkel zwischen der Richtung der Flugbewegung und der Richtung zum Beobachter
ξ	Steuerkurs des Flugzeugs, gemessen im Uhrzeigersinn ausgehend von Magnetisch-Nord
$\Lambda(\beta,\ell)$	Luft-Boden-Dämpfung zur Seite
$\Lambda(\beta)$	Luft-Boden-Dämpfung zur Seite bei großer Reichweite
$\Gamma(\ell)$	Abstandsfaktor bei der Dämpfung zur Seite
Δ	Änderung des Wertes einer Größe oder Korrektur (je nach Angabe im Text)
Δ_F	Korrektur aufgrund des endlichen Segments
Δ_I	Korrektur aufgrund der Triebwerksanbringung
Δ_i	Bewertung für *i*-te Tageszeit, dB
Δ_{rev}	Umkehrschub

▼**M2**

Δ_{SOR}	Korrektur am Start-of-Roll-Punkt
Δ_V	Dauerkorrektur (Geschwindigkeit)

Tiefgestellte Indizes

1, 2	Tiefgestellte Indizes zur Kennzeichnung der Anfangs- und Endwerte eines Intervalls oder Segments
E	Exposition
i	Summationsindex für Flugzeugmuster/-kategorie

▼**C1**

j	Summationsindex für Flugweg/Teilflugweg

▼**M2**

k	Summationsindex für Segment
max	Höchstwert
ref	Bezugswert
seg	Spezifischer Wert für ein Segment
SOR	Bezogen auf Start-of-Roll-Punkt
TO	Start (Take-Off)

2.6.2. *Qualitätsrahmen*

Genauigkeit der Eingangswerte

Alle Eingangswerte, die den Emissionspegel einer Quelle beeinflussen, sind mit mindestens der Genauigkeit zu bestimmen, die einer Unsicherheit von ±2 dB (A) im Emissionspegel der Quelle entspricht (wobei alle anderen Parameter unverändert bleiben).

Nutzung von Standardwerten

Bei der Anwendung des Verfahrens müssen die Eingangsdaten der tatsächlichen Nutzung entsprechen. Generell dürfen keine Standardeingangswerte oder -annahmen zugrunde gelegt werden. Insbesondere müssen aus Radardaten abgeleitete Flugbahnen verwendet werden, wann immer sie verfügbar und von ausreichender Qualität sind. Standardeingangswerte und -annahmen werden akzeptiert, wenn beispielsweise anstelle von Radardaten abgeleiteter Flugbahnen modellierte Flugrouten zugrunde gelegt werden sollen, weil die Erhebung realer Daten mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden wäre.

Qualität der für die Berechnungen verwendeten Software

Die Konformität der zur Durchführung der Berechnungen verwendeten Software mit den Verfahren gemäß diesem Anhang ist dadurch nachzuweisen, dass die Ergebnisse anhand von Testfällen bestätigt werden.

▼M2

2.7. **Fluglärm**

2.7.1. *Ziel und Anwendungsbereich des Dokuments*

Konturenkarten zeigen die Ausdehnung und den Umfang der Fluglärmauswirkungen in der Umgebung von Flughäfen, wobei die Auswirkungen durch die Werte eines angegebenen Lärmmaßes bzw. -index ausgewiesen werden. Eine Kontur ist eine Linie, entlang der der Indexwert konstant ist. Der Indexwert aggregiert in gewisser Weise sämtliche einzelnen Fluglärmereignisse, die in einem bestimmten, normalerweise in Tagen oder Monaten gemessenen Zeitraum auftreten.

Der Lärm an Punkten am Boden aufgrund von an- und abfliegenden Luftfahrzeugen eines nahe gelegenen Flugplatzes hängt von vielen Faktoren ab. Die wichtigsten davon sind Flugzeug- und Triebwerksmuster, die Verfahren für Schub-, Landeklappen- und Geschwindigkeitssteuerung an Bord der jeweiligen Flugzeuge, die Abstände zwischen den betreffenden Punkten und den verschiedenen Flugbahnen sowie Topografie und Wetter vor Ort. Im Flughafenbetrieb sind im Allgemeinen verschiedene Flugzeugmuster, verschiedene Flugverfahren sowie die verschiedensten Betriebsgewichte vertreten.

Konturen werden durch mathematische Berechnung der Flächen von lokalen Lärmindexwerten generiert. Im vorliegenden Dokument wird ausführlich erläutert, wie die Lärmereignispegel einzelner Flugzeuge an einem Beobachtungspunkt jeweils für einen bestimmten Flug oder eine bestimmte Flugart zu berechnen sind, die anschließend auf bestimmte Weise gemittelt bzw. *akkumuliert* werden, so dass sich Indexwerte an diesem Punkt ergeben. Die Generierung der erforderlichen Fläche von Indexwerten erfolgt lediglich durch Wiederholung der Berechnungen für verschiedene Flugbewegungen, wobei durch Ausschluss von „nicht lärmerheblichen“ Ereignissen (d. h. Ereignisse, die nicht wesentlich zum Gesamtwert beitragen) größtmögliche Effizienz zu sichern ist.

Wenn lärmerzeugende Tätigkeiten im Zusammenhang mit dem Flughafenbetrieb nicht wesentlich zur Gesamtexposition der Bevölkerung gegenüber Fluglärm und entsprechenden Lärmkonturen beitragen, können sie ausgenommen werden. Zu diesen Tätigkeiten gehören: Hubschrauberflüge, Rollverkehr, Triebwerksprobeläufe sowie der Einsatz von Hilfsenergieaggregaten. Das bedeutet allerdings nicht, dass deren Auswirkungen unerheblich sind, und wenn diese Umstände eintreten, kann eine Bewertung der Quellen gemäß Abschnitt 2.7.21 und 2.7.22 durchgeführt werden.

2.7.2. *Überblick über das Dokument*

Der Prozess der Lärmkonturengenerierung ist in **Abbildung 2.7.a** dargestellt. Die Erzeugung von Konturen erfolgt für verschiedene Zwecke, nach denen sich die Anforderungen für Quellen und für die Aufbereitung von Eingabedaten richten. Konturen, die die Lärmimmission in der Vergangenheit darstellen, könnten aus tatsächlichen Flugbetriebsaufzeichnungen — Flugbewegungen, Gewicht, mit Radar erfasste Flugbahnen usw. — generiert werden. Konturen für künftige Planungen beruhen notwendigerweise mehr auf Prognosen des Verkehrs und der Flugwege sowie der Leistungs- und Lärmwerte künftiger Flugzeuge.

▼M2

Abbildung 2.7.a

Der Prozess der Lärmkonturengenerierung

Unabhängig von der Quelle der Flugdaten wird jede Flugbewegung, jeder Anflug und jeder Abflug durch eine bestimmte Flugbahngeometrie und die Lärmemission des Luftfahrzeugs entlang dieser Bahn bestimmt (Flugbewegungen, die lärm- und flugwegmäßig im Wesentlichen gleich sind, werden durch einfache Multiplikation aufgenommen). Die Lärmemission hängt von den Eigenschaften des Flugzeugs ab — hauptsächlich von der Triebwerksleistung. Die empfohlene Methodik beinhaltet eine Unterteilung der Flugbahn in Segmente. In den **Abschnitten 2.7.3 bis 2.7.6** werden die Elemente der Methodik vorgestellt, und es wird der Grundsatz der Segmentierung erläutert, auf dem sie beruht: Der beobachtete Ereignispegel ist eine Aggregation aller „lärmerheblichen“ Segmente der Flugbahn, die sich jeweils unabhängig voneinander berechnen lassen. Die **Abschnitte 2.7.3 bis 2.7.6** umreißen zudem die Anforderungen an die Eingabedaten für die Erstellung einer bestimmten Lärmkonturenmenge. Detaillierte Spezifikationen für die benötigten Betriebsdaten sind in **Anlage A** aufgeführt.

Wie die Flugbahnsegmente aus vorbehandelten Eingabedaten berechnet werden, wird in den **Abschnitten 2.7.7 bis 2.7.13** dargelegt. Dazu gehören Anwendungen der Flugleistungsanalyse, für die entsprechende Gleichungen in **Anlage B** aufgeführt sind. Die Flugbahnen weisen eine außerordentlich große Unterschiedlichkeit auf, d. h. Flugzeuge auf einer Route bewegen sich aufgrund der Wirkungen unterschiedlicher atmosphärischer Bedingungen, Fluggewichte und Betriebsverfahren, Fluglotsenanweisungen usw. ►C1 in einem breiteren Flugkorridor ◄. Dem wird Rechnung getragen, indem die einzelnen Flugbahnen statistisch beschrieben werden, und zwar als zentrale bzw. „Kernbahn“, die sich in Begleitung mehrerer Streubahnen befindet. Auch dies wird in den **Abschnitten 2.7.7 bis 2.7.13** unter Bezugnahme auf zusätzliche Informationen in **Anlage C** erläutert.

In den **Abschnitten 2.7.14 bis 2.7.19** werden die Schritte aufgeführt, die bei der Berechnung des Schallpegels eines Einzelereignisses — des Lärms, der an einem Punkt am Boden durch eine Flugbewegung erzeugt wird — zu befolgen sind. **Anlage D** hat die Neuberechnung von NPD-Daten für Nicht-Referenz-Bedingungen zum Gegenstand. **Anlage E** erläutert die akustische Dipolquelle, die im Modell zur Bestimmung der Schallabstrahlung von Flugbahnsegmenten finiter Länge verwendet wird.

Anwendungen der in den Kapiteln 3 und 4 beschriebenen Modellierungsverhältnisse verlangen neben den entsprechenden Flugbahnen geeignete Lärm- und Leistungsangaben für die betreffenden Luftfahrzeuge.

Den Kern der Berechnung bildet die Bestimmung des Ereignispegels für eine einzelne Flugbewegung an einem einzelnen Beobachtungspunkt. Sie ist für alle Flugbewegungen an jedem Punkt eines vorgeschriebenen Punktfeldes zu wiederholen, das sich über die erwartete Ausdehnung der verlangten Lärmkonturen erstreckt. An jedem Punkt werden die Ereignispegel so aggregiert oder gemittelt, dass sich ein „kumulativer Pegel“ oder ein Lärmindexwert ergibt. Dieser Teil des Prozesses wird in den **Abschnitten 2.7.20 und 2.7.23 bis 2.7.25** beschrieben.

▼M2

In den **Abschnitten 2.7.26 bis 2.7.28** werden die Optionen und Anforderungen für die Anpassung von Lärmkonturen an Felder von Lärmindexwerten zusammengefasst. Sie enthalten Hinweise zur Konturengenerierung und -nachbearbeitung.

2.7.3. *Das Konzept der Segmentierung*

Für jedes konkrete Luftfahrzeug enthält die Datenbank NPD-Basisbeziehungen (Noise-Power-Distance, Lärm-Leistung-Abstand). Darin werden für einen stationären Geradeausflug bei einer *Bezugsgeschwindigkeit* unter ausgewiesenen *atmosphärischen Bezugsbedingungen* sowie in einer ausgewiesenen Flugkonfiguration die empfangenen Schallereignispegel (sowohl Maximalpegel als auch zeitintegrierte Pegel) direkt unterhalb des Luftfahrzeugs ([1]) als Funktion des Abstands bestimmt. Zu Lärmmodellierungszwecken wird die überaus wichtige Antriebsleistung durch einen *lärmbezogenen Leistungsparameter* dargestellt; im Allgemeinen wird der *korrigierte Nettoschub* als Parameter verwendet. Der Datenbank entnommene Basisereignispegel werden korrigiert, um erstens Unterschiede zwischen tatsächlichen (d. h. modellierten) und atmosphärischen Referenzbedingungen sowie (im Falle von Lärmexpositionspegeln) der Flugzeuggeschwindigkeit und zweitens (bei nicht direkt unterhalb des Luftfahrzeugs gelegenen Immissionspunkten) Unterschiede zwischen nach unten und seitwärts abgestrahltem Lärm zu berücksichtigen. Der letztgenannte Unterschied geht auf die *laterale Richtcharakteristik* (Triebwerksanbringungseffekte) und die *seitliche Dämpfung* zurück. Die auf diese Weise korrigierten Pegel gelten jedoch weiterhin nur für den Gesamtschallpegel des Luftfahrzeugs im stationären Horizontalflug.

Segmentierung ist der Prozess, mit dem das empfohlene Lärmkonturenmodell die NPD- und Lateraldaten für die unendliche Flugbahn so anpasst, dass das einen Empfänger von einer nicht gleichförmigen Flugbahn erreichende Geräusch berechnet wird, d. h. einer Flugbahn, entlang derer die Flugkonfiguration des Luftfahrzeugs variiert. Zum Zwecke der Berechnung des Ereignisschallpegels einer Flugbewegung wird die Flugbahn durch eine Reihe zusammenhängender geradliniger Segmente dargestellt, die sich jeweils als endlicher Teil einer unendlichen Bahn betrachten lassen, für die ein NPD und die lateralen Korrekturen bekannt sind. Der Maximalpegel des Ereignisses ist nichts weiter als der höchste Wert der Einzelsegmentpegel. Die Berechnung des zeitintegrierten Pegels des gesamten Schallereignisses erfolgt durch Addition des Schalls, der von einer ausreichenden Zahl von Segmenten, d. h. von jenen, die einen wesentlichen Beitrag zum Gesamtschallereignis leisten, empfangen wird.

Die Methode der Schätzung, wie viel Lärm ein endliches Segment zum integrierten Ereignispegel beiträgt, ist rein empirisch. Die *Energiefraktion F* — der als Anteil am gesamten unendlichen Flugbahnschall ausgedrückte Segmentschall — wird durch einen relativ einfachen Ausdruck beschrieben, der die longitudinale Richtcharakteristik von Fluglärm und die „Sicht“ des Empfängers auf das Segment berücksichtigt. Ein Grund dafür, dass eine einfache empirische Methode im Allgemeinen ausreichend ist, besteht darin, dass in der Regel der Großteil des Lärms vom nächstgelegenen, meist angrenzenden Segment kommt, für das der Punkt mit der kürzesten Entfernung zum Empfänger (der kürzeste Vorbeiflugabstand) innerhalb des Segments (und nicht an einem seiner Enden) liegt. Das bedeutet, dass Schätzungen des Schalls von nicht angrenzenden Segmenten zunehmend angenähert sein können, wenn sie sich weiter vom Empfänger entfernen, ohne dass die Genauigkeit signifikant beeinträchtigt wird.

([1]) Eigentlich unterhalb des Flugzeugs senkrecht zur Tragflächenachse und Flugrichtung; angenommen als vertikal unterhalb des Flugzeugs bei Nichtkurvenflug (d. h. Nichtschrägflug).

▼M2

2.7.4. *Flugbahnen: Strecken und Profile*

Im Modellierungskontext ist eine *Flugbahn* (Trajektorie) die vollständige Beschreibung der Bewegung des Luftfahrzeugs in Raum und Zeit ([1]). Zusammen mit dem Triebwerksschub (oder einem anderen lärmbezogenen Leistungsparameter) sind das die Informationen, die zur Berechnung des erzeugten Lärms benötigt werden. Der ►C1 Flugweg ◄ ist die vertikale Projektion der Flugbahn auf eine ebene Bodenfläche. In Kombination mit dem vertikalen *Flugprofil* ergibt sich daraus die dreidimensionale Flugbahn. Für die Segmentierung ist es notwendig, dass die Flugbahn jeder Flugbewegung durch eine Reihe von zusammenhängenden geraden Segmenten beschrieben wird. Wie die Segmentierung erfolgt, ist bedingt durch die erforderliche Abstimmung von Genauigkeit und Effizienz, d. h. es ist notwendig, die tatsächliche gekrümmte Flugbahn nahe genug zu approximieren und zugleich die Rechenbelastung und die Datenanforderungen zu minimieren. Jedes Segment muss durch die geometrischen Koordinaten seiner Endpunkte sowie die entsprechenden Geschwindigkeits- und Triebwerksleistungsparameter des Flugzeugs (von denen die Lärmemission abhängt) definiert werden. Flugbahnen und Triebwerksleistung lassen sich auf verschiedene Weise bestimmen, vor allem mit (a) der Synthese einer Reihe von Verfahrensschritten sowie (b) der Analyse der gemessenen Flugprofildaten.

Für die *Synthese* der Flugbahn (a) bedarf es Kenntnis (oder Annahmen) des Kurses über Grund und seiner lateralen Streuung, des Fluggewichts, der Geschwindigkeits-, Landeklappen- und Schubsteuerungsverfahren, der Flughafenhöhe, des Windes und der Lufttemperatur. Gleichungen zur Berechnung des Flugprofils anhand der erforderlichen Antriebs- und aerodynamischen Parameter sind in **Anlage B** aufgeführt. Jede Gleichung enthält Koeffizienten (und/oder Konstanten), die auf empirischen Daten für jedes spezifische Luftfahrzeugmuster basieren. Die Gleichungen der aerodynamischen Leistung in **Anlage B** erlauben die Prüfung einer angemessenen Kombination von Flugzeugbetriebsgewicht und Flugverfahren, einschließlich Betrieb mit verschiedenen Bruttostartgewichten.

Die *Analyse* der gemessenen Daten (b), z. B. von Flugdatenschreibern, Radar- oder sonstigen Flugverfolgungssystemen beinhaltet ein „Reverse Engineering“, also praktisch eine Umkehr des Syntheseprozesses (a). Statt einer Schätzung des Flugzeug- und Triebwerkszustands an den Enden der Flugsegmente durch Integration der Effekte der auf die Flugzeugzelle wirkenden aerodynamischen und Schubkräfte, werden die Kräfte durch eine Ableitung der Änderungen von Höhe und Geschwindigkeit der Zelle geschätzt. Verfahren für die Verarbeitung der Flugbahninformationen werden in Abschnitt 2.7.12 beschrieben.

Bei einer Lärmmodellierungsanwendung könnte jeder Einzelflug theoretisch eigenständig dargestellt werden; dies würde eine genaue Berücksichtigung der räumlichen Streuung der Flugbahnen gewährleisten, was von großer Bedeutung sein kann. Um jedoch die Datenaufbereitung und die Computerzeit innerhalb vertretbarer Grenzen zu halten, ist es üblich, Flugbahnstreubereiche durch eine kleine Zahl von seitlich versetzten „Unterstrecken“ darzustellen. (Die vertikale Streuung ist normalerweise durch eine Berücksichtigung der Wirkungen unterschiedlicher Fluggewichte auf die Höhenprofile zufriedenstellend repräsentiert.)

([1]) Die Zeit wird über die Fluggeschwindigkeit ausgewiesen.

▼M2

2.7.5. *Lärm- und Leistungsangaben*

Die in Anlage I aufgeführte ANP-Datenbank deckt die meisten vorhandenen Luftfahrzeugmuster ab. Muster und Varianten, für die derzeit keine Daten verzeichnet sind, lassen sich am besten durch Daten für verzeichnete andere, normalerweise ähnliche Luftfahrzeuge darstellen.

Die ANP-Datenbank enthält vorgegebene „Verfahrensschritte“, die den Aufbau von Flugprofilen für mindestens ein übliches lärmminderndes Abflugverfahren ermöglichen. Neuere Datenbankeinträge erfassen zwei unterschiedliche lärmmindernde Abflugverfahren.

2.7.6. *Flughafen- und Flugbetrieb*

Fallspezifische Daten, aus denen die Lärmkonturen für ein bestimmtes Flughafenszenario berechnet werden, enthalten Folgendes:

Allgemeine Flughafendaten

— Der Flugplatzbezugspunkt (zur Ortsbestimmung des Flugplatzes mit geeigneten geografischen Koordinaten). Der Bezugspunkt wird als Ursprung des im Berechnungsverfahren verwendeten lokalen kartesischen Koordinatensystems gesetzt.

— Die Flugplatzbezugshöhe (= Höhe des Flugplatzbezugspunktes). ►C1 Dabei handelt es sich um die Höhe der Bezugsebene, auf der ohne topografische Korrekturen die Lärmkonturen bestimmt werden. ◄

— Durchschnittliche meteorologische Parameter am oder nahe dem Flugplatzbezugspunkt (Temperatur, relative Luftfeuchtigkeit, mittlere Windgeschwindigkeit und Windrichtung).

Start-/Landebahndaten

Für jede Start-/Landebahn:

— Bezeichnung der Start-/Landebahn,

— Bahnbezugspunkt (Mittelpunkt der Start-/Landebahn in lokalen Koordinaten),

— Länge, Richtung und mittleres Gefälle der Start-/Landebahn,

— Lage des Start-of-roll-Punkts und der Landeschwelle ([1]).

▼C1

Flugwegdaten

▼M2

►C1 Projizierte Flugstrecken (Flugweg) werden durch eine Reihe von Koordinaten in der Bezugsebene beschrieben. ◄ Die Quelle der Streckendaten hängt davon ab, ob einschlägige Radardaten verfügbar sind oder nicht. Sind sie verfügbar, werden durch statistische Analyse der Daten eine zuverlässige Kernstrecke (backbone track) und geeignete damit zusammenhängende (verteilte) Unterstrecken ermittelt. Sind sie nicht verfügbar, werden die Kernstrecken in der Regel aus geeigneten Verfahrensinformationen aufgebaut, z. B. unter Verwendung von Standard-Instrumentenabflugverfahren aus Luftfahrthandbüchern. Diese konventionelle Beschreibung enthält die folgenden Informationen:

— Bezeichnung der Start-/Landebahn, von der die Strecke ausgeht,

— Beschreibung des Streckenausgangspunkts (Start-of-Roll-Punkt, Landeschwelle),

([1]) Versetzte Landeschwellen können durch die Festlegung zusätzlicher Start-/Landebahnen berücksichtigt werden.

▼M2

— Länge der Segmente (für Kurven, Radius und Richtungsänderung).

Diese Informationen sind das notwendige Minimum zur Bestimmung der Kernstrecke. ►C1 Gemittelte Schallpegel ◄, die aufgrund der Annahme berechnet werden, dass Luftfahrzeuge den nominalen Routen genau folgen, können jedoch anfällig gegenüber lokalisierten Fehlern von mehreren Dezibel sein. Deshalb ist die laterale Streuung darzustellen, wobei die folgenden zusätzlichen Informationen benötigt werden:

— ►C1 Breite des Flugkorridors ◄ (oder eine andere statistische Angabe zur Streuung) an jedem Segmentende,

— Anzahl der Unterstrecken,

— Verteilung der Flugbewegungen senkrecht zur Kernstrecke.

Flugverkehrsdaten

Flugverkehrsdaten sind

— der von den Daten erfasste Zeitraum sowie

— die Anzahl der Flugbewegungen (An- oder Abflüge) jedes Luftfahrzeugmusters auf jeder Flugstrecke, untergliedert nach (1) Tageszeit für bestimmte Lärmdeskriptoren, (2) Betriebsgewichte oder Teilstreckenlängen für die Abflüge und (3) gegebenenfalls Betriebsverfahren.

Bei den meisten Lärmdeskriptoren ist es erforderlich, dass die Ereignisse (d. h. Flugbewegungen) als mittlere tägliche Werte zu bestimmten Tageszeiten (z. B. Tag, Abend und Nacht) definiert werden — siehe **Abschnitte 2.7.23 bis 2.7.25**.

Topografische Daten

Das Gelände um die meisten Flughäfen herum ist relativ flach. Allerdings ist dies nicht immer der Fall, so dass mitunter Abweichungen in der Geländeerhöhung im Verhältnis zur Flughafenbezugshöhe berücksichtigt werden müssen. Die Wirkung einer Geländeerhöhung kann in der Nähe von Anflugstrecken, in denen sich das Flugzeug in relativ niedriger Höhe bewegt, besonders wichtig sein.

Geländeerhöhungsdaten werden in der Regel als Satz von (*x*-, *y*-, *z*-)Koordinaten für ein rechteckiges Gitter mit bestimmter Maschenweite bereitgestellt. Dabei werden sich die Parameter des Höhengitters wahrscheinlich von den Parametern des für die Lärmberechnung genutzten Gitters unterscheiden. In diesem Fall können die geeigneten *z*-Koordinaten im letztgenannten Gitter mittels linearer Interpolation geschätzt werden.

Eine umfassende Analyse der Wirkungen von ausgesprochen unebenem Gelände auf die Schallausbreitung ist komplex und geht über den Anwendungsbereich dieser Methode hinaus. ►C1 Mäßige Unebenheiten lassen sich durch die Annahme „pseudoebenen“ Bodens berücksichtigen, d. h. einfach durch Anhebung oder Absenkung der flachen Bezugsebene auf die lokale Geländeerhöhung (bezogen auf die Bezugsebene) an jedem Empfangspunkt (siehe Abschnitt 2.7.4). ◄

▼**M2**

Bezugsbedingungen

Die internationalen Lärm- und Leistungsangaben (ANP) für Flugzeuge werden auf Standardbezugsbedingungen normalisiert, die für Flughafenlärmstudien vielfach verwendet werden (siehe **Anlage D**).

Bezugsbedingungen für NPD-Daten

1) Luftdruck: 101,325 kPa (1013,25 mb),

2) Luftabsorption: Dämpfungsraten aufgeführt in **Tabelle D-1** von **Anlage D**,

3) Niederschlag: keiner,

4) Windgeschwindigkeit: weniger als 8 m/s (15 Knoten),

5) Geschwindigkeit über Grund: 160 Knoten,

6) Lokales Gelände: Flacher, weicher Grund ohne große Bauwerke oder andere reflektierende Objekte innerhalb mehrerer Kilometer von den ►**C1** Flugwegen ◄.

Standardisierte Flugzeugschallmessungen erfolgen 1,2 m über der Erdoberfläche. Dies braucht jedoch nicht besonders berücksichtigt werden, da für Modellierungszwecke angenommen werden kann, dass die Ereignispegel gegenüber der Empfängerhöhe relativ unempfindlich sind ([1]).

Aus Vergleichen abgeschätzter und gemessener Flughafenlärmpegel geht hervor, dass NPD-Daten als anwendbar angenommen werden können, wenn die mittleren bodennahen Bedingungen innerhalb des folgenden Rahmens liegen:

— Lufttemperatur weniger als 30 °C,

— Produkt aus Lufttemperatur (°C) und relativer Luftfeuchtigkeit (%) größer als 500,

— Windgeschwindigkeit weniger als 8 m/s (15 Knoten).

Es wird davon ausgegangen, dass dieser Rahmen die Bedingungen an den meisten großen Flughäfen der Welt einschließt. **Anlage D** enthält eine Methode zur Umrechnung der NPD-Daten auf durchschnittliche lokale Bedingungen, die nicht abgedeckt sind, doch wird im Extremfall empfohlen, Auskunft bei den entsprechenden Flugzeugherstellern einzuholen.

Bezugsbedingungen für Aerodynamik- und Triebwerksdaten

1) Höhe der Start-/Landebahn: NN,

2) Lufttemperatur: 15 °C,

3) Bruttostartgewicht: Definiert als Funktion der Teilstreckenlänge in der ANP-Datenbank,

([1]) Mitunter werden berechnete Pegel bei 4 m oder höher angefragt. Wie ein Vergleich der Messungen in 1,2 m und 10 m Höhe und eine theoretische Berechnung der Bodeneffekte zeigen, sind die Abweichungen des A-bewerteten Lärmexpositionspegels relativ unempfindlich gegenüber der Empfängerhöhe. Die Abweichungen sind im Allgemeinen kleiner als 1 Dezibel, es sei denn, der maximale Schalleinfallswinkel ist kleiner als 10° und das A-bewertete Spektrum am Empfänger hat sein Maximum im Bereich von 200 bis 500 Hz. Derartige Spektren mit vorwiegend niedrigen Frequenzen können z. B. in großen Entfernungen bei Triebwerken mit niedrigem Nebenstromverhältnis sowie bei Propellermotoren mit diskreten tieffrequenten Tönen auftreten.

▼M2

4) Bruttolandegewicht: 90 % des maximalen Gesamtbruttolandegewichts,

5) Schub liefernde Triebwerke: Alle.

Obgleich die ANP-Aerodynamik- und -Triebwerksdaten auf diesen Bedingungen basieren, können sie gemäß Tabelle für Nichtbezugspistenhöhen und mittlere Lufttemperaturen in ECAC-Staaten verwendet werden, ohne die Genauigkeit der berechneten Konturen des kumulativen mittleren Schallpegels wesentlich zu beeinträchtigen (siehe **Anlage B**).

In den Tabellen der ANP-Datenbank sind die aerodynamischen Daten für das in Ziffer 3 und 4 genannte Bruttostart- und -landegewicht aufgeführt. Obgleich die aerodynamischen Daten selbst bei kumulativen Lärmberechnungen nicht um andere Bruttogewichte korrigiert zu werden braucht, muss die Berechnung der Start- und Steigflugprofile unter Verwendung der in **Anlage B** beschriebenen Verfahren auf dem geeigneten operativen Bruttostartgewicht basieren.

2.7.7. *Beschreibung der Flugbahn*

Die Erstellung des Lärmmodells erfordert es, dass jede Flugbewegung durch ihre dreidimensionale Flugbahn und die dabei eingesetzte variable Triebwerksleistung und Geschwindigkeit beschrieben wird. In der Regel repräsentiert eine modellierte Flugbewegung eine Teilmenge des gesamten Flughafenverkehrs, z. B. eine Anzahl (angenommener) identischer Flugbewegungen mit dem gleichen Luftfahrzeugmuster, Gewicht und Betriebsverfahren auf einem einzigen ►**C1** Flugweg ◄. ►**C1** Dieser kann jedoch selbst zu der Vielzahl gestreuter „Unterstrecken“ gehören, die zur Modellierung dessen verwendet wird, was bei einer vorgegebenen Route als wahrer Flugkorridor bezeichnet werden kann. Dieser Flugkorridor, die Vertikalprofile und die Flugzeugbetriebsparameter werden aus den eingegebenen Szenariodaten zusammen mit den Flugzeugdaten aus der ANP-Datenbank ermittelt. ◄

Die NPD-Daten (in der ANP-Datenbank) definieren Lärm von Flugzeugen, die sich auf idealisierten horizontalen Flugbahnen unendlicher Länge bei konstanter Geschwindigkeit und Triebwerksleistung bewegen. Zur Anpassung dieser Daten an auf Flugplätzen üblichen Flugbahnen, die durch häufige Änderungen der Antriebsleistung und der Geschwindigkeit gekennzeichnet sind, wird jede Flugbahn in endliche geradlinige Segmente unterteilt, deren Beiträge zum auftretenden Lärm anschließend am Beobachtungspunkt addiert werden.

2.7.8. *Verhältnis zwischen Flugbahn und Flugkonfiguration*

Die dreidimensionale Flugbahn einer Flugbewegung bestimmt die geometrischen Aspekte der Schallabstrahlung und -ausbreitung zwischen Flugzeug und Beobachter. Bei einem bestimmten Flugzeuggewicht und unter bestimmten atmosphärischen Bedingungen wird die Flugbahn vollkommen von der Folge von pilotenseitig (oder autopilotenseitig) ausgelösten Schub-, Klappen- und Höhenänderungen zur Einhaltung von Flugrouten sowie von der Flugverkehrskontrolle vorgegebenen Höhen und Geschwindigkeiten entsprechend den Standardbetriebsverfahren des Luftfahrzeugbetreibers bestimmt. Die Anweisungen und Handlungen unterteilen die Flugbahn in abgegrenzte Phasen, die natürliche Segmente

▼M2

bilden. In der horizontalen Ebene umfassen sie Geradeausflugabschnitte, angegeben als Distanz bis zur nächsten Kurve, sowie Kurvenflüge, definiert durch Kurvenradius und Kursänderung. In der vertikalen Ebene werden die Segmente durch die verstrichene Zeit und/oder die zurückgelegte Entfernung zur Erreichung erforderlicher Änderungen der Vortriebsgeschwindigkeit und/oder Höhe bei vorgegebenen Schubeinstellungen und Klappenstellungen bestimmt. Die entsprechenden vertikalen Koordinaten werden oft als *Profilpunkte* bezeichnet.

Bei der Lärmmodellierung werden Flugbahninformationen entweder durch *Synthese* einer Reihe von Verfahrensschritten (denen der Pilot folgt) oder durch *Analyse* von Radardaten — physischen Messungen von tatsächlich geflogenen Flugbahnen generiert. Unabhängig von der verwendeten Methode werden sowohl horizontale als auch vertikale Formen der Flugbahn auf segmentierte Formen reduziert. Die horizontale Gestalt der Flugbahn (d. h. ihre zweidimensionale Projektion auf die Erdoberfläche) ist der ►C1 Flugweg ◄, definiert durch die Anflug- oder Abflugstreckenführung. Ihre vertikale Gestalt anhand der Profilpunkte und der dazugehörigen Flugparameter Geschwindigkeit, Querneigungswinkel und Schubeinstellung definieren insgesamt das *Flugprofil*, das vom *Flugverfahren* abhängt, das in der Regel vom Luftfahrzeughersteller und/oder vom Betreiber vorgeschrieben wird. Die Flugbahn wird durch Zusammenführen des 2-D-Flugprofils mit dem ►C1 2-D-Flugweg ◄ konstruiert, so dass sich eine Folge von 3-D-Flugbahnsegmenten ergibt.

Es sei daran erinnert, dass das Profil für eine bestimmte Reihe von Verfahrensschritten vom ►C1 Flugweg ◄ abhängt. So ist z. B. die Steigrate bei gleichem Schub und gleicher Geschwindigkeit im Kurvenflug geringer als im Geradeausflug. Obwohl im vorliegenden Leitfaden erläutert wird, wie diese Abhängigkeit zu berücksichtigen ist, muss festgestellt werden, dass dies in der Regel einen hohen Rechenaufwand erfordert und Benutzer vielleicht lieber von der Annahme ausgehen, dass Flugprofil und Strecke (►C1 Flugweg ◄) unabhängig voneinander betrachtet werden können, d. h. dass das Steigflugprofil nicht von Kurvenflügen beeinflusst wird. Allerdings ist es wichtig, die für Kurvenflüge notwendigen Änderungen des Querneigungswinkels zu bestimmen, da sich dies in bedeutendem Maße auf die Richtwirkung der Schallemission auswirkt.

Der von einem Flugbahnsegment bei einem Beobachter ankommende Schall hängt von der Geometrie des Segments bezogen auf den Beobachter und von der Flugkonfiguration ab. Diese stehen jedoch in Wechselwirkung — eine Änderung des einen Faktors bewirkt eine Änderung des anderen, und so muss sichergestellt werden, dass die Konfiguration des Flugzeugs an allen Punkten der Flugbahn mit seiner Bewegung entlang der Bahn im Einklang steht.

Bei der Flugbahnsynthese, d. h. bei der Konstruktion einer Flugbahn aus einer Reihe von „Verfahrensschritten“, die die vom Piloten jeweils gewählten Einstellungen für Triebwerksleistung, Klappenstellung sowie Beschleunigung/Steig- und Sinkgeschwindigkeit beschreiben, ist die Fortbewegung zu berechnen. Bei einer Flugbahnanalyse ist es umgekehrt: Die Einstellungen der Triebwerksleistung müssen aus der beobachteten Bewegung des Flugzeugs abgeschätzt werden, wie sie aufgrund von Radardaten oder mitunter in speziellen Studien aus Flugschreiberdaten ermittelt wurden (obwohl im letztgenannten Fall die Triebwerksleistung in der Regel Bestandteil der Daten ist). In beiden Fällen müssen die Koordinaten und Flugparameter an allen Segmentendpunkten in die Lärmberechnung einfließen.

▼M2

In **Anlage B** finden sich die Gleichungen, mit denen die auf ein Flugzeug wirkenden Kräfte und seine Bewegung in Beziehung gesetzt werden; außerdem wird darin erläutert, wie sie gelöst werden, um die Eigenschaften der Segmente, aus denen sich Flugbahnen zusammensetzen, zu bestimmen. Die verschiedenen Arten von Segmenten (und die entsprechenden Abschnitte von **Anlage B**) lauten: *Startlauf* (B5), *Steigflug mit konstanter Geschwindigkeit* (B6), *Schubrücknahme* (B7), *beschleunigender Steilflug und Einfahren der Klappen* (B8), *beschleunigender Steilflug nach dem Einfahren der Klappen* (B9), *Sinkflug und Verzögerung* (B10) sowie *Endanflug* (B11).

Zwangsläufig beinhaltet die Modellierung in der Praxis Vereinfachungen in unterschiedlicher Ausprägung, wobei sich die entsprechenden Anforderungen nach der Art der Anwendung, der Bedeutung der Ergebnisse und den verfügbaren Ressourcen richtet. Eine allgemeine vereinfachende Annahme selbst in den aufwändigsten Anwendungen besteht darin, dass bei der Berücksichtigung der Flugstreckenstreuung die Flugprofile und Konfigurationen aller Unterstrecken die gleichen sind wie bei der Kernstrecke. Da mindestens sechs Unterstrecken zu verwenden sind (siehe Abschnitt 2.7.11), verringert sich dadurch bei lediglich minimal reduzierter Genauigkeit der Rechenaufwand immens.

2.7.9. *Quellen der Flugbahndaten*

Radardaten

Zwar können Flugdatenschreiber qualitativ hochwertige Daten liefern, doch sind diese für Lärmmodellierungszwecke schwer zu beschaffen, so dass Radardaten als am besten zugängliche Informationsquelle für tatsächlich geflogene Flugbahnen an Flughäfen zu betrachten sind [1]. Da diese Daten meist aus Flughafenlärm- und Flugbahnbeobachtungssystemen verfügbar sind, werden sie inzwischen zunehmend zur Lärmmodellierung herangezogen.

Beim Sekundärüberwachungsradar wird die Flugbahn eines Flugzeugs als Folge von Positionskoordinaten in Abständen dargestellt, die dem Zeitraum einer Umdrehung des Radarscanners — normalerweise etwa vier Sekunden — entsprechen. Die Position des Flugzeugs über Grund wird in Polarkoordinaten — Entfernung und Azimut — aus dem reflektierten Radarecho berechnet (obwohl das Überwachungssystem diese meist in kartesische Koordinaten umrechnet); die ►C1 Flughöhe über Grund ◄ [2] wird mit dem bordeigenen Höhenmesser gemessen und mit einem mit Radar ausgelösten Transponder an die Flugverkehrskontrolle gesendet. Inhärente Positionsfehler aufgrund von Funkstörungen und begrenzter Datenauflösung sind jedoch erheblich (wenn auch ohne Folgen für die eigentlichen Zwecke der Flugverkehrskontrolle). Wird also die Flugbahn einer bestimmten Flugbewegung benötigt, müssen die Daten mithilfe eines geeigneten Kurvenanpassungsverfahrens geglättet werden. Für Lärmmodellierungszwecke besteht jedoch üblicherweise die Anforderung darin, ►C1 einen Flugkorridor von Flugbahnen ◄, z. B. alle Flugbewegungen auf einer Route oder lediglich für die eines bestimmten Luftfahrzeugmusters, statistisch zu beschreiben. Hier lassen sich die mit den entsprechenden Statistiken verbundenen Messfehler durch die Mittelung so verringern, dass sie vernachlässigbar sind.

[1] Flugdatenschreiber speichern ausführliche Betriebsdaten. Diese sind jedoch nicht ohne weiteres zugänglich und in der Beschaffung teuer. Daher ist ihre Verwendung für Lärmmodellierungszwecke in der Regel auf besondere Projekte und Modellentwicklungsstudien beschränkt.

[2] In der Regel gemessen als Höhe über NN (d. h. relativ zu 1013 mb) und vom Flughafenüberwachungssystem um die Flughafenhöhe korrigiert.

▼M2

Verfahrensschritte

In vielen Fällen ist eine Modellierung von Flugbahnen anhand von Radardaten nicht möglich, weil die notwendigen Ressourcen nicht verfügbar sind oder es sich um ein zukünftiges Szenario handelt, für das keine relevanten Radardaten vorliegen.

Sind keine Radardaten vorhanden oder ist deren Nutzung nicht sinnvoll, müssen die Flugbahnen auf der Basis von Betriebsleitlinien, z. B. Anweisungen für Flugzeugbesatzungen über Luftfahrthandbücher oder Betriebsanleitungen abgeschätzt werden, die hier als *Verfahrensschritte* bezeichnet werden. Hinweise zur Auslegung dieser Materialien sind gegebenenfalls von den Flugsicherungsdienststellen und Luftfahrzeugbetreibern einzuholen.

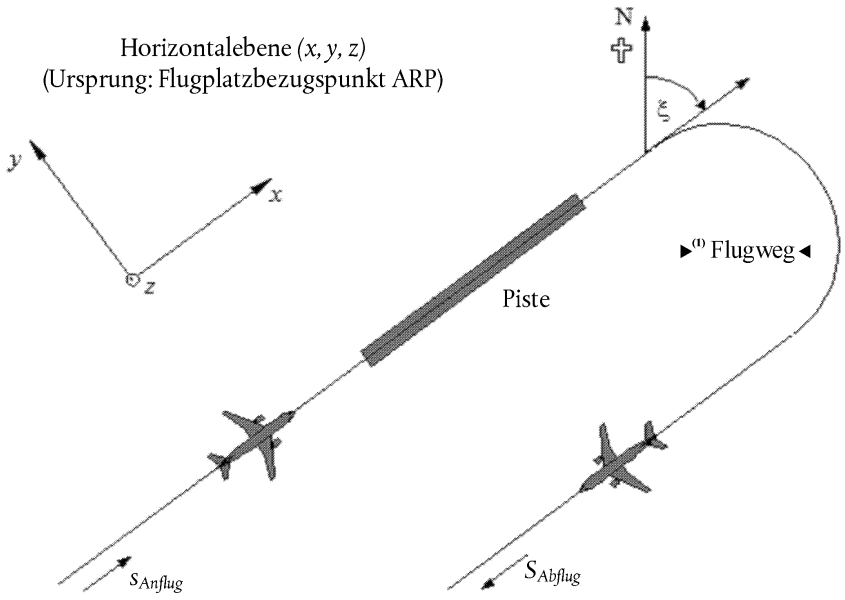
2.7.10. *Koordinatensysteme*

Das lokale Koordinatensystem

Das lokale Koordinatensystem (x,y,z) ist kartesisch und hat seinen Ursprung (0,0,0) am Flugplatzbezugspunkt ($X_{ARP}, Y_{ARP}, Z_{ARP}$), wobei Z_{ARP} die Flugplatzbezugshöhe ist und $z = 0$ ►C1 die Bezugsebene (Horizontalebene) ◄ bezeichnet, auf der Konturen in der Regel berechnet werden. Der Steuerkurs des Flugzeugs ξ in der xy-Ebene wird im Uhrzeigersinn ausgehend vom magnetischen Norden berechnet (siehe **Abbildung 2.7.b**). Alle Beobachtungspunkte, das grundlegende Berechnungsgitter und die Lärmkonturpunkte werden in lokalen Koordinaten ausgedrückt ([1]).

Abbildung 2.7.b

Lokales Koordinatensystem (x,y,z) und an den ►C1 Flugweg ◄ gebundene Koordinate s



►(1) C1

([1]) In der Regel verlaufen die Achsen der lokalen Koordinaten parallel zur Achse der Karte, auf der die Konturen gezeichnet werden. Zuweilen ist es jedoch sinnvoll, die x-Achse parallel zur Start-/Landebahn zu wählen, um ohne Heranziehung eines feinmaschigen Rechengitters symmetrische Konturen zu erhalten (siehe **Abschnitte 2.7.26 bis 2.7.28**).

▼M2

Das an den ►C1 Flugweg ◄ gebundene Koordinatensystem

Diese Koordinate ist für jeden ►C1 Flugweg ◄ (projizierte Flugstrecke) spezifisch und stellt die entlang der Strecke in Flugrichtung gemessene Entfernung *s* dar. Bei Abflugstrecken wird *s* ab Start-of-roll-Punkt, bei Anflugstrecken ab Landeschwelle gemessen. Somit wird *s* negativ in Bereichen

— hinter dem Start-of-roll-Punkt bei Abflug und

— vor Überquerung der Landeschwelle bei Anflug.

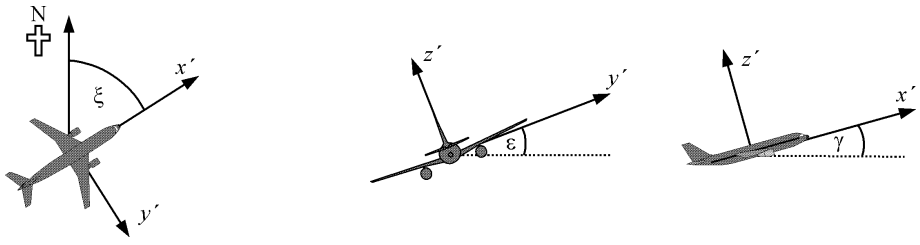
Flugbetriebsparameter wie Höhe, Geschwindigkeit und Schubeinstellung werden als Funktionen von *s* ausgedrückt.

Das Flugzeugkoordinatensystem

Das flugzeugfeste kartesische Koordinatensystem (x',y',z') hat seinen Ursprung am tatsächlichen Standort des Flugzeugs. Das Achsensystem wird vom Steigwinkel γ, der Flugrichtung ξ und vom Querneigungswinkel ε definiert (siehe **Abbildung 2.7.c**).

Abbildung 2.7.c

Flugzeugfestes Koordinatensystem (x',y',z')



Berücksichtigung der Topografie

Wenn die Topografie zu berücksichtigen ist (siehe Abschnitt 2.7.6), muss bei der Abschätzung der Ausbreitungsentfernung d die Flughöhenkoordinate z durch $z' = z - z_o$ ersetzt werden (wobei z_o die z-Koordinate des Beobachtungsorts O ist). Die Geometrie zwischen Flugzeug und Beobachter ist in **Abbildung 2.7.d** dargestellt. Zur Definition von d und ℓ siehe Abschnitte 2.7.14 bis 2.7.19 ([1]).

([1]) Bei unebenem Boden kann sich der Beobachter oberhalb des Flugzeugs befinden. In diesem Fall wird z' (und der entsprechende Höhenwinkel β — siehe Kapitel 4) gleich null gesetzt.

▼M2

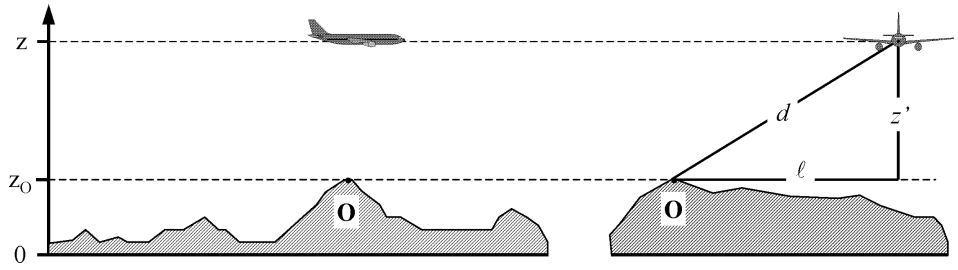
Abbildung 2.7.d

Bodenerhöhung längs (links) und seitlich (rechts) des Kurses über Grund

▼C1

(Die Bezugsebene z = 0 verläuft durch den Flugplatzbezugspunkt. O ist der Beobachtungsort.)

▼M2



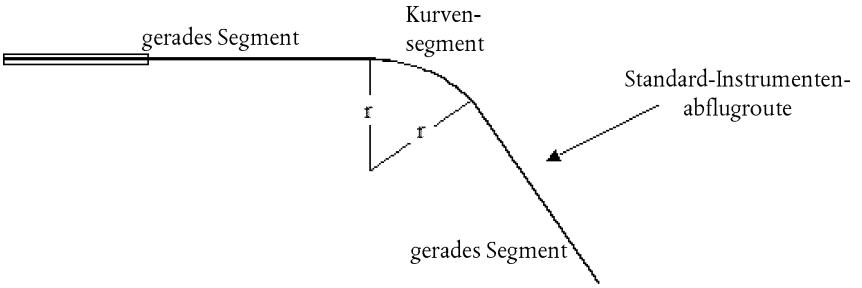
2.7.11. *Projizierte Flugstrecken (* ►C1 *Flugweg* ◄*)*

Kernstrecken

►C1 Die Kernstrecke (backbone track) definiert das Zentrum des Flugkorridors, entlang dessen sich ein Flugzeug auf einer bestimmten Streckenführung bewegt. ◄ Für die Zwecke der Fluglärmmodellierung wird sie entweder i) durch reglementierende Betriebsdaten, wie z. B. Anweisungen für Piloten in Luftfahrthandbüchern, oder ii) durch die statistische Analyse von Radardaten gemäß Abschnitt 2.7.9 festgelegt, wenn diese verfügbar und den Erfordernissen der Modellierungsstudie angemessen sind. Die Konstruktion der Strecke anhand von Betriebsanweisungen ist normalerweise recht unkompliziert, da darin eine Folge von Flugabschnitten vorgeschrieben ist, die entweder gerade (nach Länge und Steuerkurs) oder bogenförmig (nach Wenderate und Steuerkursänderung) verlaufen, siehe **Abbildung 2.7.e**.

Abbildung 2.7.e

Geometrie der Flugstrecke mit Kurven und geraden Segmenten



Die Einpassung einer Kernstrecke in Radardaten ist vielschichtiger, weil erstens tatsächliche Kurven mit unterschiedlicher Geschwindigkeit geflogen werden und zweitens der Linienverlauf durch die Datenstreuung überdeckt wird. Wie bereits erläutert, wurden noch keine formalisierten Verfahren entwickelt, und es ist üblich, gerade und gekrümmte Segmente mit den durchschnittlichen Positionen abzugleichen, die aus Querschnitten der mit den Radardaten gewonnenen Flugwege in Intervallen entlang der Route berechnet werden. Es ist davon auszugehen, dass in Zukunft

▼M2

Computeralgorithmen dafür entwickelt werden, doch im Augenblick obliegt dem Modellierer die Entscheidung, wie die verfügbaren Daten bestmöglich zu verwenden sind. Ein maßgeblicher Faktor besteht darin, dass Fluggeschwindigkeit und Kurvenradius den Querneigungswinkel bestimmen, und wie in Abschnitt 2.7.19 zu sehen sein wird, beeinflussen Nichtsymmetrien der Schallabstrahlung rund um die Flugbahn sowie die Position der Flugbahn selbst den Lärm am Boden.

Theoretisch wäre es für einen nahtlosen Übergang vom Geradeausflug zum Kurvenflug mit festem Radius notwendig, sofort den Querneigungswinkel ε anzulegen, was physikalisch unmöglich ist. In Wirklichkeit bedarf es einer endlichen Zeitspanne, bis der Querneigungswinkel den erforderlichen Wert für die Aufrechterhaltung einer vorgegebenen Geschwindigkeit und eines vorgegebenen Kurvenradius *r* erreicht; in dieser Zeit verkürzt sich der Kurvenradius von unendlich auf *r*. Zu Modellierungszwecken kann der Radiusübergang unberücksichtigt bleiben und angenommen werden, dass der Querneigungswinkel am Beginn der Kurve stetig von null (oder einem anderen Ausgangswert) auf ε ansteigt und der nächste Wert von ε am Ende der Kurve ist ([1]).

Streckenstreuung

Wenn möglich sind Definitionen der seitlichen Streuung und der darzustellenden Unterstrecken auf einschlägige bisherige Erfahrungen des zu untersuchenden Flughafens zu gründen, in der Regel mittels einer Analyse von Radardatenproben. Der erste Schritt besteht in der Gruppierung der Daten nach Routen. Die Abflugstrecken sind durch eine erhebliche seitliche Streuung gekennzeichnet, die für eine genaue Modellierung zu berücksichtigen ist. ►C1 Die Anflugrouten fügen sich in der Regel zu einem sehr engen Flugkorridor in etwa beim Endanflugweg zusammen, sodass es meist ausreicht, alle Anflüge durch eine einzige Strecke darzustellen. Sind jedoch die Anflugkorridore innerhalb der Region der Lärmkonturen breit, müssten sie möglicherweise ebenso wie die Abflugrouten durch Unterstrecken dargestellt werden. ◄

Es ist üblich, die Daten für eine einzelne Route als Muster einer einzigen Grundgesamtheit zu behandeln, dargestellt durch eine Kernstrecke und eine Menge verstreuter Unterstrecken. ►C1 Ergibt jedoch die Prüfung, dass die Daten verschiedener Flugzeugklassen oder Flüge erheblich voneinander abweichen (z. B. wenn große und kleine Flugzeuge deutlich unterschiedliche Kurvenradien aufweisen), kann eine weitere Unterteilung der Daten in mehrere Flugkorridore wünschenswert sein. Für jeden Flugkorridor wird die seitliche Streckenstreuung als Funktion der Entfernung zum Ursprung ermittelt. ◄ Anschließend werden die Flugbewegungen auf der Basis der Verteilungsstatistik in eine Kernstrecke und eine geeignete Zahl verstreuter Unterstrecken aufgeteilt.

▼C1

Da es normalerweise nicht zweckmäßig ist, die Wirkungen der Streckenstreuung außer Acht zu lassen, ist bei fehlenden Messdaten für Flugkorridore eine nominale Seitenstreuung quer und senkrecht zur Kernstrecke durch eine konventionelle Verteilungsfunktion zu definieren. Berechnete Werte von Lärmindizes werden von der genauen Form der seitlichen Streuung nicht besonders beeinflusst, sodass die Gaußsche Normalverteilung eine adäquate Beschreibung vieler mit Radar gemessener Flugkorridore bietet.

([1]) Wie dies am besten erreicht wird, bleibt dem Benutzer überlassen, da die Berechnung davon abhängt, wie die Kurvenradien definiert sind. Ist der Ausgangspunkt eine Folge von geraden oder bogenförmigen Abschnitten, besteht eine relativ einfache Möglichkeit darin, Querneigungswinkel-Übergangssegmente am Beginn und am Ende der Kurve einzufügen, bei denen sich das Flugzeug mit konstanter Rate um die Längsachse neigt (z. B. ausgedrückt in °/m oder °/s).

▼M2

Typischerweise wird eine diskrete Approximation mit sieben Punkten verwendet (d. h. die seitliche Streuung wird durch sechs in gleichem Abstand um die Kernstrecke angeordnete Unterstrecken dargestellt). Der Abstand der Unterstrecken hängt von der Standardabweichung der seitlichen Streuungsfunktion ab.

Bei normal verteilten Strecken mit einer Standardabweichung S befinden sich 98,8 % der Strecken innerhalb eines Korridors mit Grenzen bei ±2,5 × S. In **Tabelle 2.7.a** sind die Abstände der sechs Unterstrecken sowie der Anteil der Flugbewegungen, die den jeweiligen Unterstrecken zugewiesen sind, aufgeführt. **Anlage C** enthält Werte für andere Anzahlen von Unterstrecken.

Tabelle 2.7.a

Anteil an den Flugbewegungen bei einer Normalverteilungsfunktion mit Standardabweichung *S* für sieben Unterstrecken (Kernstrecke = Unterstrecke 1)

Unterstrecke Nummer	Position der Unterstrecke	Anteil an den Flugbewegungen auf der Unterstrecke
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 %

Die Standardabweichung S ist eine Funktion der Koordinate s entlang der Kernstrecke. Sie lässt sich — zusammen mit der Beschreibung der Kernstrecke — in dem in **Anlage A3** aufgeführten Flugstrecken-Datenblatt angeben. Bei fehlenden Indikatoren für die Standardabweichung — z. B. anhand von Radardaten zur Beschreibung vergleichbarer Flugstrecken — werden die folgenden Werte empfohlen:

Bei Strecken mit Kurven von weniger als 45 Grad:

$$\begin{aligned} S(s) &= 0{,}055 \cdot s - 150 && \text{für } 2700\ \text{m} \le s \le 30000\ \text{m} \\ S(s) &= 1500 && \text{für } s > 30000\ \text{m} \end{aligned} \qquad (2.7.1)$$

Bei Strecken mit Kurven von mehr als 45 Grad:

$$\begin{aligned} S(s) &= 0{,}128 \cdot s - 420 && \text{für } 3300\ \text{m} \le s \le 15000\ \text{m} \\ S(s) &= 1500\ \text{m} && \text{für } s > 15000\ \text{m} \end{aligned} \qquad (2.7.2)$$

Aus praktischen Gründen wird $S(s)$ zwischen dem Start-of-roll-Punkt und s = 2700 m bzw. s = 3300 m je nach Kurvengröße als null angenommen. Routen mit mehr als einer Kurve werden nach Gleichung (2.7.2) behandelt. Bei Anflügen kann die seitliche Streuung ab 6000 m vor dem Aufsetzen vernachlässigt werden.

▼M2

2.7.12. *Flugprofile*

Das Flugprofil ist eine Beschreibung der Bewegung des Flugzeugs in der vertikalen Ebene über dem ►C1 Flugweg ◄ in Bezug auf Position, Geschwindigkeit, Querneigungswinkel und Triebwerksleistungseinstellung. Eine der wichtigsten Aufgaben des Modellbenutzers ist die Festlegung von Flugprofilen, die die Anforderungen der Modellierungsanwendung angemessen erfüllen. Sie müssen effizient sein, also ohne übermäßigen Zeit- und Ressourcenaufwand zu erfordern. Um einen hohen Genauigkeitsgrad zu erreichen, müssen die Profile selbstverständlich den jeweiligen Flugzeugbetriebszustand so exakt wie möglich widerspiegeln. ►C1 Dazu bedarf es zuverlässiger Angaben über die atmosphärischen Bedingungen, die Luftfahrzeugmuster und -varianten, Betriebsgewichte sowie die Betriebsverfahren ◄ — die unterschiedlichen Schubeinstellungen und die Klappenstellung sowie den gefundenen Kompromiss zwischen Höhen- und Geschwindigkeitsänderung — alle über den betreffenden Zeitraum/die betreffenden Zeiträume entsprechend gemittelt. Oft stehen derartige detaillierte Informationen nicht zur Verfügung, was aber nicht unbedingt hinderlich ist. Selbst wenn sie vorliegen, muss der Modellierungsverantwortliche nach Augenmaß für ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Genauigkeit und Ausführlichkeit der Eingabeinformationen sowie der Erfordernisse und Anwendungsbereiche der daraus zu berechnenden Konturen sorgen.

Die Synthese von Flugprofilen anhand von „Verfahrensschritten“ aus der ANP-Datenbank oder von Flugzeugbetreibern wird in Abschnitt 2.7.13 und **Anlage B** beschrieben. Dieser Prozess — in der Regel der einzige, der dem Modellierer offensteht, wenn keine Radardaten verfügbar sind — ergibt sowohl die Flugbahngeometrie, als auch die entsprechenden Geschwindigkeits- und Schubänderungen. Im Normalfall würde angenommen, dass ►C1 alle (gleichartigen) Flugzeuge in einem Flugkorridor ◄ unabhängig davon, ob sie der Kernstrecke oder den verstreuten Unterstrecken zugewiesen sind, dem gleichen Kernstreckenprofil folgen.

Neben der ANP-Datenbank, die Standardinformationen zu den Verfahrensschritten liefert, sind die Flugzeugbetreiber die beste Quelle für zuverlässige Informationen — zu den von ihnen verwendeten Verfahren und den typischen geflogenen Gewichten. Die wertvollste Quelle für Einzelflüge stellt der Flugdatenschreiber dar, der sämtliche relevante Informationen liefert. Doch selbst wenn derartige Daten verfügbar sind, ist der Aufwand für ihre Aufbereitung enorm hoch. Im Sinne des notwendigen sparsamen Umgangs mit Ressourcen bei der Modellierung besteht daher die normale praktische Lösung darin, fundierte Annahmen zu mittleren Gewichten und Betriebsverfahren anzustellen.

Bei einer Übernahme von in der ANP-Datenbank angegebenen *Standard*-Verfahrensschritten (diese Schritte werden üblicherweise vermutet, wenn die tatsächlichen Verfahren nicht bekannt sind) ist Vorsicht geboten. Es handelt sich dabei zwar um standardisierte Verfahren, denen vielfach gefolgt wird, die aber vom Betreiber in konkreten Fällen vielleicht nicht angewendet werden. Ein wichtiger Faktor ist die Festlegung des Startschubs (und zuweilen des Steigschubs), der in gewissem Umfang von den jeweiligen Umständen abhängen kann. Insbesondere ist es üblich, den Schub während des Abflugs (gegenüber Volllast) zurückzunehmen, um die Lebensdauer der Triebwerke zu verlängern. **Anlage B** vermittelt Hinweise zur Darstellung der typischen Praxis; daraus ergeben sich im Allgemeinen realistischere Konturen als bei Annahme von Vollschub. Ist die Startbahn jedoch kurz und/oder ist die durchschnittliche Lufttemperatur hoch, dürfte es realistischer sein, von Vollschub auszugehen.

▼M2

Eine höhere Genauigkeit bei der Modellierung tatsächlicher Szenarien lässt sich erreichen, wenn die nominalen Informationen durch die Anwendung von Radardaten ergänzt oder ersetzt werden. Flugprofile lassen sich ähnlich wie die seitlichen Kernstrecken anhand von Radardaten bestimmen — allerdings erst nach einer Aufteilung des Verkehrs nach Luftfahrzeugmuster und -variante und mitunter nach Gewicht und Teilstreckenlänge (nicht jedoch nach Streuung) —, so dass sich für jede Untergruppe ein mittleres Höhen- und Geschwindigkeitsprofil gegenüber der zurückgelegten Strecke über Grund ergibt. Beim anschließenden Zusammenfügen mit den Kursen über Grund wird dieses Einheitsprofil dann in der Regel wieder sowohl der Kernstrecke als auch den Unterstrecken zugewiesen.

Ist das Flugzeuggewicht bekannt, kann die Geschwindigkeits- und Schubänderung über eine schrittweise Lösung der Bewegungsgleichungen berechnet werden. Eine vorherige Aufbereitung der Daten ist sinnvoll, um die Effekte von Radarfehlern zu minimieren, aufgrund derer Schätzungen der Beschleunigung unzuverlässig werden können. Der erste Schritt besteht jeweils in einer Neudefinition des Profils durch Einpassung von geradlinigen Segmenten, die die jeweiligen Teilstrecken darstellen. Dabei wird jedes Segment entsprechend klassifiziert, d. h. als Startlauf, Steig- oder Sinkflug mit konstanter Geschwindigkeit, Schubrücknahme oder Beschleunigung/Verzögerung mit oder ohne Änderung der Klappenstellung. Zu den notwendigen Eingabedaten gehören zudem das Flugzeuggewicht sowie der atmosphärische Zustand.

In Abschnitt 2.7.11 wird darauf hingewiesen, dass die seitliche Streuung von Flugstrecken um die nominale bzw. die Kernstrecke herum besonders zu berücksichtigen ist. Die Radardatenproben sind dadurch gekennzeichnet, dass in der vertikalen Ebene ähnliche Streuungen der Flugbahnen auftreten. Es ist allerdings nicht üblich, die vertikale Streuung als eigenständige Variable zu modellieren. Sie entsteht hauptsächlich aufgrund unterschiedlichen Flugzeuggewichts und unterschiedlicher Betriebsverfahren, die bei der Aufbereitung der Verkehrseingabedaten berücksichtigt werden.

2.7.13. *Konstruktion von Flugbahnsegmenten*

Jede Flugbahn muss durch eine bestimmte Menge an Segmentkoordinaten (Knotenpunkten) und Flugparametern definiert werden. Als Ausgangspunkt werden die Koordinaten der ►C1 Flugweg-Segmente ◄ bestimmt. Anschließend wird das Flugprofil berechnet, wobei zu beachten ist, dass das Flugprofil für eine gegebene Menge von Verfahrensschritten vom ►C1 Flugweg ◄ abhängig ist. Beispielsweise ist die Steigrate des Flugzeugs bei gleichem Schub und gleicher Geschwindigkeit in Kurven geringer als im Geradeausflug. Abschließend erfolgt die Konstruktion der dreidimensionalen Flugbahnsegmente durch Zusammenführen des zweidimensionalen Flugprofils und des zweidimensionalen Kurses über Grund ([1]).

▼C1

F l u g w e g

▼M2

Ein ►C1 Flugweg ◄ wird unabhängig davon, ob es sich um die Kernstrecke oder verstreute Unterstrecke handelt, durch eine Reihe von ►C1 (x,y)-Koordinaten in der Bezugsebene ◄ (z. B. anhand von Radarinformationen) oder durch eine Folge von Führungsbefehlen zur Beschreibung gerader Segmente und Kreisbögen (Kurven mit festgelegtem Radius r und Steuerkursänderung $\Delta\xi$) definiert.

Für die Segmentierungsmodellierung wird ein Bogen durch eine Folge in Teilbögen eingepasster gerader Segmente dargestellt. Obwohl sie in den ►C1 Flugweg-Segmenten ◄ nicht ausdrücklich erscheinen, beeinflusst die Querlage des Flugzeugs beim Kurvenflug ihre Definition. In **Anlage B4** wird die Berechnung von Querneigungswinkeln während einer stationären Vollkurve erläutert, doch werden diese Winkel natürlich nicht

([1]) Dazu sollte die Gesamtlänge des Kurses über Grund stets größer sein als die Gesamtlänge des Flugprofils. Dies lässt sich gegebenenfalls erreichen, indem dem letzten Segment des Kurses über Grund gerade Segmente geeigneter Länge hinzugefügt werden.

▼M2

unverzögert angelegt oder zurückgesetzt. Wie der Übergang zwischen Geradeaus- und Kurvenflug oder zwischen einer Kurve und einer unmittelbar anschließenden Kurve behandelt werden soll, ist nicht vorgeschrieben. In der Regel wirken sich Einzelheiten, die dem Benutzer überlassen bleiben (siehe Abschnitt 2.7.11), nur unwesentlich auf die endgültigen Konturen aus. Es besteht überwiegend die Anforderung, starke Brüche am Ende der Kurve zu vermeiden, was sich beispielsweise problemlos dadurch erreichen lässt, dass kurze Übergangssegmente eingefügt werden, im Laufe derer sich der Querneigungswinkel linear mit der zurückgelegten Strecke verändert. Nur in dem besonderen Fall, dass sich eine bestimmte Kurve wahrscheinlich dominierend auf die endgültigen Konturen auswirken würde, wäre eine realistischere Modellierung der Übergangsdynamik notwendig, so dass ein Querneigungswinkel bestimmten Luftfahrzeugmustern zugeordnet und geeignete Rollwinkelgeschwindigkeiten übernommen werden müssten. Es sei lediglich vermerkt, dass die Endteilbögen $\Delta\xi_{trans}$ in einer Kurve von den Änderungsanforderungen für den Querneigungswinkel bestimmt werden. Der übrige Teil des Bogens mit der Steuerkursänderung $\Delta\xi$ — 2 $\Delta\xi_{trans}$ Grad wird in n_{sub} Teilbögen geteilt, und zwar nach der Gleichung:

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

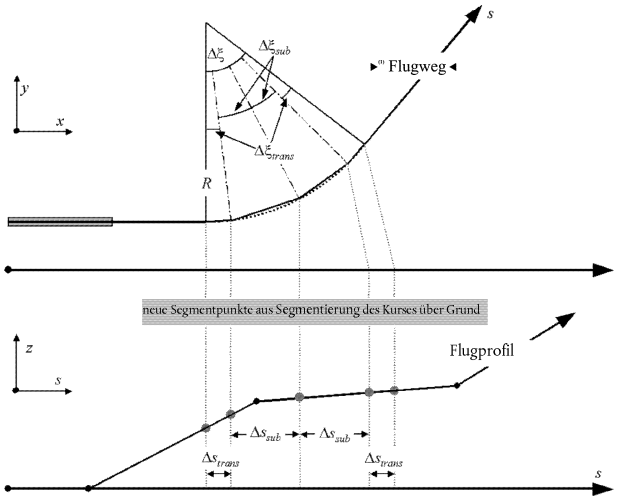
Dabei ist int(x) eine Funktion, die den ganzzahligen Teil von x ergibt. Die Steuerkursänderung $\Delta\xi_{sub}$ jedes Teilbogens errechnet sich dann als

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

wobei n_{sub} groß genug sein muss, damit $\Delta\xi_{sub} \leq 30$ Grad. Die Segmentierung eines Bogens (ohne die abschließenden Übergangsteilsegmente) wird in **Abbildung 2.7.f** veranschaulicht ([1]).

Abbildung 2.7.f

Konstruktion von Flugbahnsegmenten zur Teilung der Kurve in Segmente der Länge Δ*s* (obere Ansicht in horizontaler Ebene, untere Ansicht in vertikaler Ebene)



►(1) **C1**

([1]) Auf diese einfache Weise definiert, ist die Gesamtlänge der segmentierten Bahn etwas kleiner als die der kreisförmigen Bahn. Der sich daraus ergebende Konturenfehler ist jedoch unerheblich, wenn die Winkelschritte unter 30° liegen.

▼**M2**

Flugprofil

Die Parameter zur Beschreibung jedes Flugprofilsegments am Beginn (Suffix 1) und am Ende (Suffix 2) des Segments lauten:

s_1, s_2 Entfernung entlang des Kurses über Grund,

z_1, z_2 ►**C1** Flughöhe über Grund ◄,

V_1, V_2 Geschwindigkeit über Grund,

P_1, P_2 lärmbezogener Schubparameter (entspricht dem, für den die NPD-Kurven definiert sind) und

ε_1, ε_2 Querneigungswinkel.

Zum Aufbau eines Flugprofils aus einer Menge von Verfahrensschritten (*Flugbahnsynthese*) werden die Segmente aufeinanderfolgend so konstruiert, dass die erforderlichen Bedingungen an den Endpunkten erzielt werden. Dabei werden die Endpunktparameter jedes Segments zu den Anfangspunktparametern des nächsten Segments. Bei jeder Segmentberechnung sind die Parameter am Anfang bekannt; die erforderlichen Bedingungen am Ende werden vom Verfahrensschritt angegeben. Die Schritte selbst sind entweder durch die ANP-Standardschritte oder vom Benutzer festgelegt (z. B. anhand von Flugzeughandbüchern). Bei den Endbedingungen handelt es sich gewöhnlich um Höhe und Geschwindigkeit, und beim Profilaufbau geht es um die Bestimmung der zurückgelegten Strecke unter Erreichung dieser Bedingungen. Die undefinierten Parameter werden über Flugleistungsberechnungen gemäß **Anlage B** bestimmt.

Verläuft der ►**C1** Flugweg ◄ geradeaus, so lassen sich die Profilpunkte und dazugehörigen Flugparameter unabhängig vom ►**C1** Flugweg ◄ bestimmen (Querneigungswinkel stets null). Allerdings verläuft der ►**C1** Flugweg ◄ selten geradeaus. Meist treten Kurven auf, die zur Erzielung bester Ergebnisse bei der Bestimmung des zweidimensionalen Flugprofils berücksichtigt werden müssen, wenn notwendig durch Aufspaltung von Profilsegmenten an Knotenpunkten des Kurses über Grund zur Einfügung von Querneigungswinkeländerungen. In der Regel ist die Länge des nächsten Segments zu Beginn unbekannt und wird unter Annahme eines unveränderten Querneigungswinkels mit einem Vorläufigkeitswert berechnet. Wird dann festgestellt, dass sich das vorläufige Segment über einen oder mehrere ►**C1** Flugweg-Knotenpunkte ◄ erstreckt und der erste s ist, d. h. $s_1 < s < s_2$, wird das Segment bei s abgeschnitten, und die Parameter dort werden durch Interpolation errechnet (siehe unten). Diese werden zu den Endpunktparametern des aktuellen Segments und zu den Anfangspunktparametern eines neuen Segments, das weiterhin über die gleichen Zielendbedingungen verfügt. Ist kein eingreifender ►**C1** Flugweg-Knotenpunkt ◄ vorhanden, wird das vorläufige Segment bestätigt.

Sollen die Effekte von Kurven auf das Flugprofil außer Acht gelassen werden, kommt die Geradeausfluglösung mit einem einzigen Segment zur Anwendung, obwohl die Informationen zum Querneigungswinkel für eine spätere Verwendung festgehalten werden.

Unabhängig davon, ob Kurveneffekte vollständig modelliert werden oder nicht, wird eine dreidimensionale Flugbahn jeweils durch Zusammenfügen ihres zweidimensionalen Flugprofils und ihres zweidimensionalen Kurses über Grund generiert. Das Ergebnis ist eine Folge von Koordinatenmengen (x,y,z), die entweder ein Knotenpunkt des segmentierten Kurses über Grund, ein Knotenpunkt des Flugprofils oder beides sind, wobei die Profilpunkte von den entsprechenden Werten der Höhe z, der Geschwindigkeit über Grund V, des Querneigungswinkels ε und der Triebwerksleistung P begleitet werden. Für einen Streckenpunkt (x,y), der

▼M2

zwischen den Endpunkten eines Flugprofilsegments liegt, werden die Flugparameter wie folgt interpoliert:

$$z = z_1 + f \cdot (z_2 - z_1) \tag{2.7.5}$$

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

$$\varepsilon = \varepsilon_1 + f \cdot (\varepsilon_2 - \varepsilon_1) \tag{2.7.7}$$

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

wobei

$$f = (s - s_1)/(s_2 - s_1) \tag{2.7.9}$$

Es sei darauf hingewiesen, dass bei z und ε eine lineare Änderung mit der Entfernung, bei V und P jedoch eine lineare Änderung mit der Zeit (d. h. konstante Beschleunigung ([1])) angenommen wird.

►C1 Beim Abgleich von Flugprofilsegmenten mit Radardaten (*Flugbahnanalyse*) werden alle Endpunktentfernungen, Flughöhen über Grund, ◄ Geschwindigkeiten und Querneigungswinkel direkt aus den Daten bestimmt; nur die Triebwerkseinstellungen müssen unter Anwendung der Leistungsrechnungen berechnet werden. Da auch die ►C1 Flugweg- ◄ und die Flugprofilkoordinaten entsprechend abgeglichen werden können, ist dies in der Regel recht unkompliziert.

Segmentierung des Startlaufs

Wenn das Flugzeug beim Start zwischen dem Punkt, an dem die Bremsen gelöst werden (Brake Release Point, auch „Start-of-Roll-Punkt“ *SOR* genannt), und dem Abhebepunkt beschleunigt, verändert sich die Geschwindigkeit über eine Strecke von 1 500 bis 2 500 m extrem von null auf 80 bis 100 m/s.

Der Startlauf ist somit in Segmente mit veränderlicher Länge unterteilt, über die sich die Geschwindigkeit des Flugzeugs um ein spezifisches Inkrement ΔV von höchstens 10 m/s (etwa 20 Knoten) ändert. Obwohl sie eigentlich während des Startlaufs veränderlich ist, ist die Annahme einer konstanten Beschleunigung für diesen Zweck ausreichend. In diesem Fall, in der Startphase, ist V_1 die Anfangsgeschwindigkeit, V_2 die Startgeschwindigkeit, n_{TO} die Nummer des Startsegments und s_{TO} die äquivalente Startstrecke. Für die äquivalente Startstrecke s_{TO} (siehe **Anlage B**), die Anfangsgeschwindigkeit V_1 und die Startgeschwindigkeit V_2 beträgt die Anzahl n_{TO} der Segmente für den Startlauf

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

Somit ist die Geschwindigkeitsänderung entlang eines Segments

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

und die Zeit Δt in jedem Segment (unter Annahme einer konstanten Beschleunigung)

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

([1]) Selbst wenn die Triebwerksleistungseinstellungen entlang eines Segments konstant bleiben, können sich Vortriebskraft und Beschleunigung aufgrund einer Luftdichteänderung mit zu- oder abnehmender Höhe verändern. Für die Zwecke der Lärmmodellierung sind diese Änderungen jedoch in der Regel unerheblich.

▼M2

Die Länge $s_{TO,k}$ von Segment k ($1 \leq k \leq n_{TO}$) des Startlaufs ist also:

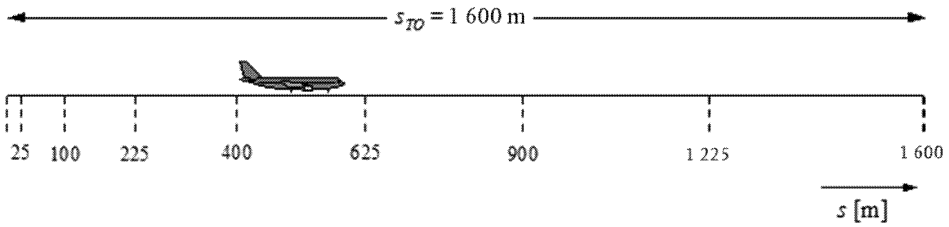
$$s_{TO,k} = (k - 0{,}5) \cdot \Delta V \cdot \Delta t = \frac{(2k-1) \cdot s_{TO}}{n_{TO}^2} \qquad (2.7.13)$$

Beispiel:

Bei einer Startstrecke s_{TO} = 1 600 m, V_1 = 0 m/s und V_2 = 75 m/s ergeben sich n_{TO} = 8 Segmente mit Längen von 25 bis 375 Metern (siehe **Abbildung 2.7.g**):

Abbildung 2.7.g

Segmentierung eines Startlaufs (Beispiel für 8 Segmente)



Analog zu den Geschwindigkeitsänderungen errechnen sich die Schubänderungen eines Flugzeugs über jedes Segment mit einem konstanten Inkrement ΔP als

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

Hierbei bezeichnen P_{TO} und P_{init} den jeweiligen Schub am Abhebepunkt bzw. am Start-of-Roll-Punkt.

Mit der Verwendung dieses konstanten Schubinkrements (statt der quadratischen Gleichung 2.7.8) soll Konsistenz mit dem linearen Verhältnis zwischen Schub und Geschwindigkeit bei Strahlflugzeugen hergestellt werden (Gleichung B-1).

Segmentierung des Anfangssteigflugsegments

Im Anfangssteigflugsegment ändert sich die Geometrie sehr rasch insbesondere in Bezug auf Beobachtungspunkte seitlich der Flugstrecke, wo sich der *Beta-Winkel* beim Steigflug durch dieses Anfangssegment schnell verändert. Vergleiche mit Berechnungen für sehr kleine Segmente zeigen, dass die Verwendung eines einzigen Steigflugsegments eine unzureichende Approximation des Lärms seitlich der Flugstrecke für integrierte Maße zur Folge hat. Die Genauigkeit der Berechnung verbessert sich, wenn das erste Abhebesegment weiter zerlegt wird. Dabei werden die Länge der einzelnen Segmente und ihre Anzahl stark von der Dämpfung zur Seite beeinflusst. Unter Angabe des Ausdrucks der gesamten seitlichen Dämpfung für Flugzeuge mit am Rumpf montierten Triebwerken lässt sich zeigen, dass für eine begrenzende Änderung der Dämpfung zur Seite von 1,5 dB je Teilsegment das Anfangssteigflugsegment auf der Basis der folgenden Menge von Höhenwerten in Teilsegmente zerlegt wird:

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

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

▼C1

Die Implementierung der angegebenen Flughöhen über Grund erfolgt, indem ermittelt wird, welche Höhe in der oben angegeben Menge dem Endpunkt des Originalsegments am nächsten liegt. Anschließend werden die tatsächlichen Flughöhen über Grund wie folgt berechnet:

▼M2

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

►C1 Dabei bezeichnet z die Flughöhe über Grund am Endpunkt des Originalsegments ◄, z_i das i-te Element der Menge von Höhenwerten und z_N die nächste obere Schranke zur Höhe z. Dieser Prozess führt dazu, dass die Änderung der seitlichen Dämpfung über jedes Teilsegment konstant bleibt und genauere Konturen ergibt, ohne dass sehr kurze Segmente verwendet werden müssen.

Beispiel:

Liegt die Endpunkthöhe des Originalsegments bei z = 304,8 m, dann ist aus der Menge der Höhenwerte 214,9 < 304,8 < 334,9 die z = 304,8 m nächstgelegene obere Schranke z_7 = 334,9 m. Die Endpunkthöhen der Teilsegmente werden dann berechnet mit:

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

▼C1

Es wäre also z_1' 17,2 m, z_2' 37,8 m usw.

▼M2

Die Geschwindigkeits- und Triebwerksleistungswerte an den eingeschobenen Punkten werden unter Verwendung der Gleichungen (2.7.11) bzw. (2.7.13) interpoliert.

Segmentierung von Flugsegmenten

Nach der Herleitung der segmentierten Flugbahn nach dem in Abschnitt 2.7.13 beschriebenen Verfahren und der Anwendung der beschriebenen Teilsegmentierung können weitere Segmentierungsanpassungen notwendig sein. Dazu gehören

— die Beseitigung von Flugbahnpunkten, die zu nahe beieinander liegen, und

— die Einfügung zusätzlicher Punkte, wenn Geschwindigkeitsänderungen entlang von Segmenten zu lang sind.

Wenn benachbarte Punkte weniger als 10 m voneinander entfernt liegen und die dazugehörigen Geschwindigkeits- und Schubwerte gleich sind, ist einer der Punkte zu entfernen.

Bei Flugsegmenten mit erheblicher Geschwindigkeitsänderung entlang eines Segments erfolgt eine Unterteilung wie beim Startlauf, d. h.

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

wobei V_1 und V_2 die Anfangs- bzw. Endgeschwindigkeit des Segments bezeichnen. Die entsprechenden Teilsegmentparameter werden in gleicher Weise wie beim Startlauf unter Verwendung der Gleichungen 2.7.11 bis 2.7.13 berechnet.

Das Landerollen

Obwohl es sich beim Landerollen im Wesentlichen um eine Umkehr des Startlaufs handelt, ist Folgendes besonders zu berücksichtigen:

— die *Schubumkehr*, die manchmal eingesetzt wird, um das Flugzeug abzubremsen, und

— Flugzeuge, die die Landebahn nach dem Abbremsen verlassen (diese tragen nicht mehr zum Fluglärm bei, da Lärm beim Rollen außer Acht bleibt).

▼**M2**

Im Gegensatz zur Startlaufstrecke, die aus den Flugzeugleistungsparametern hergeleitet wird, ist die Landerollstrecke s_{stop} (d. h. die Strecke vom Aufsetzpunkt bis zu dem Punkt, an dem das Flugzeug die Landebahn verlässt) nicht rein flugzeugspezifisch. Obwohl sich aus der Flugzeugmasse und -leistung (und der verfügbaren Schubumkehr) eine Mindestrollstrecke abschätzen lässt, hängt die tatsächliche Landerollstrecke auch von der Lage der Rollbahnen, der Verkehrslage sowie von flughafenspezifischen Regelungen über den Einsatz des Umkehrschubs ab.

Der Einsatz der Schubumkehr ist kein Standardverfahren. Sie kommt nur zur Anwendung, wenn das notwendige Abbremsen nicht mithilfe der Radbremsen erreicht werden kann. (Die Schubumkehr kann außerordentlich störend sein, da ein rasches Umschalten der Triebwerksleistung von Leerlauf auf Gegenschub einen plötzlichen Lärmausbruch verursacht.)

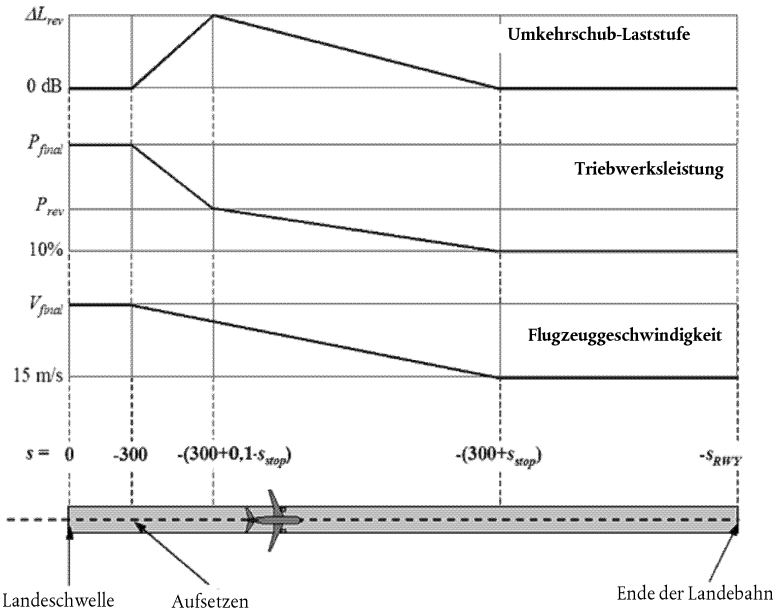
Die meisten Start-/Landebahnen werden jedoch sowohl für Starts als auch für Landungen genutzt, so dass die Schubumkehr nur sehr geringe Auswirkungen auf die Lärmkonturen hat, da die Gesamtschallenergie in der Nähe der Start-/Landebahn vom Lärm des Startbetriebs beherrscht wird. Lediglich dann, wenn eine Start-/Landebahn ausschließlich für den Landebetrieb genutzt wird, kann der Beitrag der Schubumkehr zu den Konturen signifikant sein.

Physikalisch ist der Schubumkehrlärm ein sehr komplexer Prozess, doch lässt es sich aufgrund seiner relativ geringen Bedeutung für die Fluglärmkonturen grob vereinfachend modellieren, indem der rasche Wechsel der Triebwerksleistung durch eine geeignete Segmentierung berücksichtigt wird.

Es liegt auf der Hand, dass die Modellierung des Landerolllärms nicht so unkompliziert ist wie beim Startlauflärm. Die folgenden vereinfachten Modellierungsannahmen werden zur allgemeinen Verwendung empfohlen, wenn keine detaillierten Informationen zur Verfügung stehen (siehe **Abbildung 2.7.h**).

Abbildung 2.7.h

Modellierung des Landerollens



▼M2

►C1 Das Flugzeug setzt 300 m hinter der Landeschwelle (Koordinate $s = 0$ auf dem Flugweg beim Anflug) auf. ◄ Anschließend wird das Flugzeug über eine Landerollstrecke s_{stop} — flugzeugspezifische Werte dafür enthält die ANP-Datenbank — von der Endanfluggeschwindigkeit V_{final} auf 15 m/s abgebremst. Aufgrund der raschen Geschwindigkeitsänderungen in diesem Segment wird es mithilfe der Gleichungen 2.7.10 bis 2.7.13 ebenso in Untersegmente zerlegt wie beim Startlauf (oder bei Flugsegmenten mit raschen Geschwindigkeitsänderungen).

Die Triebwerksleistung ändert sich von der Endanflugleistung beim Aufsetzen zur Schubumkehreinstellung P_{rev} über eine Strecke $0{,}1 \times s_{stop}$ und verringert sich dann über die restlichen 90 % der Ausrollstrecke auf 10 % der verfügbaren Volllast. Bis zum Ende der Landebahn (bei $s = -s_{RWY}$) bleibt die Flugzeuggeschwindigkeit konstant.

Da sich derzeit keine NPD-Kurven für die Schubumkehr in der ANP-Datenbank befinden, müssen die konventionellen Kurven für die Modellierung dieses Effekts zugrunde gelegt werden. Typischerweise ist die Schubumkehrleistung P_{rev} etwa 20 % der Volllasteinstellung, und dieser Wert wird empfohlen, wenn keine Betriebsinformationen verfügbar sind. Bei einer bestimmten Leistungseinstellung erzeugt die Schubumkehr jedoch tendenziell mehr Lärm als der Vorwärtsschub, so dass auf den NPD-hergeleiteten Ereigniswert ein Inkrement ΔL anzuwenden ist, das entlang $0{,}1 \times s_{stop}$ von null auf einen Wert ΔL_{rev} (vorläufig werden 5 dB empfohlen [1]) steigt und danach über die verbleibende Ausrollstrecke linear auf null sinkt.

2.7.14. *Lärmberechnung für ein Einzelereignis*

Den Kern des hier ausführlich beschriebenen Modellierungsprozesses bildet die Berechnung des Ereignispegels aus den in den **Abschnitten 2.7.7 bis 2.7.13** beschriebenen Flugbahninformationen.

2.7.15. *Einzelereignismaß*

Der von einer Flugbewegung am Beobachtungsort erzeugte Schall wird als „Einzelereignis(schall)pegel“ ausgedrückt, eine Größe, die einen Indikator für die Auswirkung des Schalls auf Menschen darstellt. Der empfangene Schall wird lärmmäßig anhand einer grundlegenden Dezibelskala *L(t)* gemessen, bei der eine Frequenzbewertung (Filter) zur Nachahmung einer Eigenschaft des menschlichen Gehörs zur Anwendung kommt. Die Skala mit der für die Fluglärmkonturmodellierung größten Bedeutung ist der A-bewertete Schallpegel L_A.

Das zur Einbindung ganzer Ereignisse am häufigsten verwendete Maß sind „Einzelereignis-Schall- (oder Lärm)expositionspegel“ L_E, die die gesamte (oder den größten Teil der) Schallenergie in dem Ereignis berücksichtigen. Im Zusammenhang mit der notwendigen Zeitintegration ergeben sich die Hauptschwierigkeiten der Segmentierungs- (oder Simulations)modellierung. Einfacher zu modellieren ist das alternative Maß L_{max} als maximaler Augenblickspegel während des Ereignisses. Den grundlegenden Baustein der meisten heutigen Fluglärmindizes bildet jedoch L_E, und es ist davon auszugehen, dass Praxismodelle in der Zukunft sowohl L_{max} als auch L_E umfassen. Beide Maße lassen sich auf unterschiedlichen Lärmskalen messen. Im vorliegenden Dokument wird nur der A-bewertete Schallpegel betrachtet. Die Kennzeichnung der Skala erfolgt in der Regel durch eine entsprechende Suffixerweiterung, d. h. L_{AE}, L_{Amax}.

[1] Dieser Wert wurde in der vorigen Ausgabe des ECAC Doc. 29 empfohlen, gilt jedoch nach wie vor als vorläufig, bis weitere experimentelle Belegdaten vorliegen.

▼M2

Der Einzelereignis-Schall- (oder Lärm)expositionspegel wird exakt ausgedrückt als

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

Dabei bezeichnet t_0 eine Referenzzeit. Mit der Wahl des Integrationsintervalls $[t_1,t_2]$ soll sichergestellt werden, dass (nahezu) der gesamte signifikante Schall im Ereignis erfasst ist. Sehr häufig werden die Begrenzer t_1 und t_2 gewählt, um die Zeitspanne auszudrücken, in der der Pegel $L(t)$ nicht mehr als 10 dB unterhalb von L_{max} liegt. Diese Spanne wird als „10 dB-down-time“ bezeichnet. Lärmexpositionspegel in den Tabellen der ANP-Datenbank sind 10 dB-down-time-Werte ([1]).

Die Hauptanwendung der Gleichung 2.7.17 bei der Fluglärmkonturenmodellierung ist das Standardmaß *Lärmexpositionspegel* L_{AE} (SEL):

$$L_{AE} = 10 \cdot \lg\left(\frac{1}{t_0}\int_{t_1}^{t_2} 10^{L_A(t)/10}dt\right) \text{ mit } t_0 = 1 \text{ Sekunde} \qquad (2.7.18)$$

Die oben aufgeführten Expositionspegelgleichungen können zur Bestimmung von Ereignispegeln verwendet werden, wenn der gesamte Zeitverlauf $L(t)$ bekannt ist. In der empfohlenen Lärmmodellierungsmethodik sind diese Zeitverläufe nicht definiert; die Berechnung der Ereignisexpositionspegel erfolgt durch Addition von Segmentwerten, deren jeweilige Teilereignispegel den Beitrag eines einzelnen endlichen Segments der Flugbahn bestimmen.

2.7.16. *Bestimmung von Ereignispegeln anhand von NPD-Daten*

Die Hauptquelle für Fluglärmdaten ist die internationale Aircraft Noise and Performance Database (ANP-Datenbank). Darin sind L_{max} und L_E als Funktionen der Ausbreitungsentfernung d für spezifische Luftfahrzeugmuster, -varianten, Flugkonfigurationen (Anflug, Abflug, Klappenstellungen) und Leistungseinstellungen P tabellarisch aufgeführt. Sie beziehen sich auf einen stationären Flug bei bestimmten Referenzgeschwindigkeiten V_{ref} auf einer theoretisch unendlichen, geraden Flugbahn ([2]).

Wie die Angabe der Werte der unabhängigen Variablen P und d erfolgt, wird später beschrieben. Beim einmaligen Nachschlagen mit den Eingabewerten P und d sind die erforderlichen Ausgabewerte die *Basispegel* $L_{max}\ (P,d)$ und/oder $L_{E\infty}\ (P,d)$ (anwendbar auf eine unendliche Flugbahn). Sollten in der Tabelle keine genauen Werte für P und/oder d angegeben sein, ist es generell notwendig, die benötigten Ereignislärmpegel durch Interpolation abzuschätzen. Dabei kommt zwischen tabellarisierten Leistungseinstellungen eine lineare Interpolation und zwischen tabellarisierten Abständen eine logarithmische Interpolation zur Anwendung (siehe **Abbildung 2.7.i**).

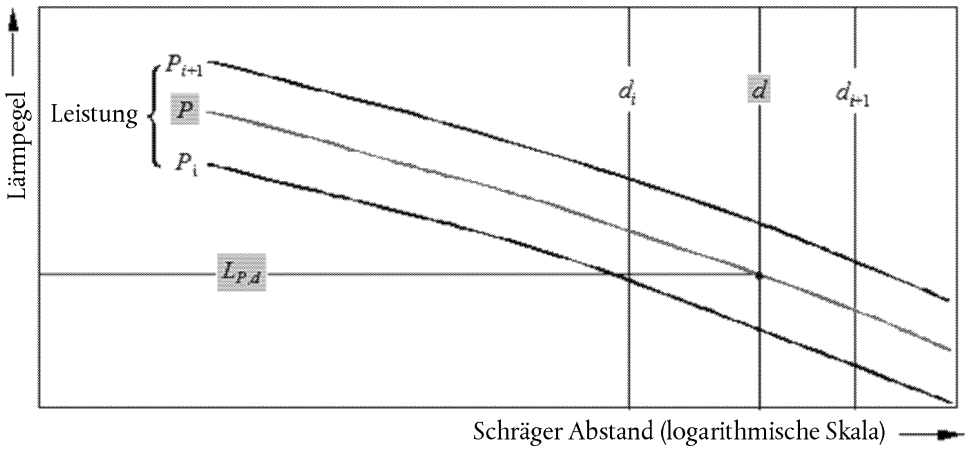
([1]) Der L_E mit 10 dB-down-time kann bis zu 0,5 dB niedriger sein als der über eine längere Dauer bewertete L_E. Mit Ausnahme von schrägen Abständen, bei denen die Pegel hoch sind, lassen Fremdgeräusche längere Messintervalle als nicht praktikabel erscheinen, und Werte mit 10dB-down-time sind die Norm. Da Studien zu den Wirkungen von Lärm (zur „Kalibrierung“ der Lärmkonturen) sich ebenfalls eher auf Werte mit 10dB-down-time stützen, gelten die ANP-Tabellenangaben als vollkommen angemessen.

([2]) Obwohl der Begriff einer unendlich langen Flugbahn für die Definition des Ereignis-Lärmexpositionspegels L_E eine Rolle spielt, ist er weniger relevant im Falle des Ereignis-Maximalpegels L_{max}, der vom abgestrahlten Lärm des Flugzeugs an einer bestimmten Position oder nahe des kleinsten Vorbeiflugabstands bestimmt wird. Für die Modellierungszwecke wird der NPD-Abstandsparameter als Mindestabstand zwischen dem Beobachter und dem Segment definiert.

▼M2

Abbildung 2.7.i

Interpolation bei Lärm-Leistung-Abstand-Kurven



Wenn P_i und P_{i+1} Triebwerksleistungswerte sind, für die Lärmpegel zu Abstandsdaten tabellarisiert sind, errechnet sich der Lärmpegel *L(P)* in einem bestimmten Abstand für die mittlere Leistung P zwischen P_i and P_{i+1} wie folgt:

$$L(P) = L(P_i) + \frac{L(P_i + 1) - L(P_i)}{P_i + 1 - P_i} \cdot (P - P_i) \qquad (2.7.19)$$

Wenn bei einer beliebigen Leistungseinstellung d_i und d_{i+1} Abstände sind, für die Lärmdaten tabellarisiert sind, errechnet sich der Lärmpegel *L(d)* für einen mittleren Abstand d zwischen d_i und d_{i+1} wie folgt:

$$L(d) = L(d_i) + \frac{L(d_{i+1}) - L(d_i)}{\lg d_{i+1} - lgd_i} \cdot (\lg d - \lg d_i) \qquad (2.7.20)$$

Mit den Gleichungen (2.7.19) und (2.7.20) lässt sich ein Lärmpegel *L(P,d)* für eine beliebige Leistungseinstellung P und einen beliebigen Abstand d errechnen, der innerhalb des Rahmens der NPD-Datenbank liegt.

Für Abstände d außerhalb des NPD-Rahmens wird Gleichung 2.7.20 verwendet, um von den letzten beiden Werten zu extrapolieren, d. h. nach innen von $L(d_1)$ und $L(d_2)$ oder nach außen von $L(d_{I-1})$ und $L(d_I)$, wobei I die Gesamtzahl der NPD-Punkte in der Kurve bezeichnet. Somit ergibt sich:

Nach innen: $$L(d) = L(d_2) + \frac{L(d_1) - L(d_2)}{\lg d_2 - lgd_1} \cdot (\lg d_2 - \lg d) \qquad (2.7.21)$$

Nach außen: $$L(d) = L(d_{I-1}) - \frac{L(d_I - 1) - L(d_I)}{\lg d_I - lgd_{I-1}} \cdot (\lg d - \lg d_{I-1}) \qquad (2.7.22)$$

Da sich bei kurzen Abständen d die Lärmpegel sehr rasch mit abnehmender Ausbreitungsentfernung erhöhen, wird empfohlen, für d eine niedrigere Obergrenze von 30 m anzusetzen, d. h. d = max(d, 30 m).

Impedanzanpassung von Standard-NPD-Daten

Die in der ANP-Datenbank angegebenen NPD-Daten sind auf spezifische atmosphärische Bedingungen normalisiert (Temperatur 25 °C und Druck 101,325 kPa). Vor Anwendung der oben beschriebenen Interpolations-/Extrapolationsmethode ist für diese Daten eine akustische Impedanzanpassung vorzunehmen.

▼**M2**

Die akustische Impedanz bezieht sich auf die Ausbreitung von Schallwellen in einem akustischen Medium und ist definiert als Produkt aus Luftdichte und Schallgeschwindigkeit. Bei einer in einem bestimmten Abstand von der Quelle empfangenen Schallintensität (Schallleistung je Flächeneinheit) hängt der damit zusammenhängende Schalldruck (zur Definition der Maße SEL und L_{Amax}) von der akustischen Impedanz der Luft am Messort ab. Er ist eine Funktion der Temperatur, des Luftdrucks (und indirekt der Höhe). Daher müssen die Standard-NPD-Daten der ANP-Datenbank so angepasst werden, dass Temperatur und Druckbedingungen in ihren tatsächlichen Werten berücksichtigt werden, die sich im Allgemeinen von den normalisierten Bedingungen der ANP-Daten unterscheiden.

Die auf die Standard-NPD-Pegel anzuwendende Impedanzanpassung wird wie folgt ausgedrückt:

$$\Delta_{Impedance} = 10 \cdot \lg\left(\frac{\rho \cdot c}{409{,}81}\right) \qquad (2.7.23)$$

Dabei gilt Folgendes:

$\Delta_{Impedance}$ Impedanzanpassung zur Berücksichtigung der tatsächlichen atmosphärischen Bedingungen am Empfangsort (dB)

$\rho \cdot c$ Akustische Impedanz (Newton · Sekunden/m^3) der Luft am Empfangsort (wobei 409,81 die mit den atmosphärischen Referenzbedingungen der NPD-Daten in der ANP-Datenbank zusammenhängende Luftimpedanz ist)

Die Impedanz $\rho \cdot c$ wird wie folgt berechnet:

$$\rho \cdot \mathrm{c} = 416{,}86 \cdot \left[\frac{\delta}{\theta^{1/2}}\right] \qquad (2.7.24)$$

δ p/p_o, das Verhältnis des Umgebungsluftdrucks auf Beobachtungshöhe zum Standardluftdruck auf Meereshöhe: p_o = 101,325 kPa (oder 1 013,25 mb)

θ $(T + 273{,}15)/(T_0 + 273{,}15)$ das Verhältnis der Lufttemperatur auf Beobachtungshöhe zur Standardlufttemperatur auf Meereshöhe: T_0 = 15,0 °C

Die akustische Impedanzanpassung beträgt in der Regel weniger als einige Zehntel dB. Es sei insbesondere darauf hingewiesen, dass unter den atmosphärischen Standardbedingungen (p_o = 101,325 kPa and T_0 = 15,0 °C) die Impedanzanpassung weniger als 0,1 dB (0,074 dB) beträgt. Bei einer signifikanten Abweichung der Temperatur und des Luftdrucks gegenüber den atmosphärischen Referenzbedingungen der NPD-Daten kann die Anpassung jedoch erheblicher sein.

2.7.17. *Allgemeine Ausdrücke*

Segmentereignispegel L_{seg}

Die Bestimmung der Segmentwerte erfolgt durch Anwendung von Anpassungen auf die Basiswerte (unendliche Flugbahn) gemäß NPD-Daten. Der maximale Lärmpegel eines Flugbahnsegments $L_{max,seg}$ lässt sich im Allgemeinen ausdrücken als

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

▼**M2**

und der Beitrag eines Flugbahnsegments zu L_E als

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P,d\ ) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta_F \quad (2.7.26)$$

Die „Korrekturterme“ in den Gleichungen 2.7.25 und 2.7.26 — die in Abschnitt 2.7.19 ausführlich beschrieben werden — berücksichtigen die folgenden Effekte:

Δ_V *Dauerkorrektur:* Die NPD-Daten beziehen sich auf eine Referenzfluggeschwindigkeit. Mit diesem Korrekturterm werden die Expositionspegel an Nichtreferenzgeschwindigkeiten angepasst. (Wird nicht auf $L_{max,seg}$ angewendet.)

Δ_I (φ) *Installationseffekt:* beschreibt eine Änderung der *lateralen Richtwirkung* aufgrund einer von der Flugzeugzelle, den Triebwerken und umgebenden Strömungsfeldern bewirkten Abschirmung, Brechung oder Reflexion.

Λ(β,ℓ) *Seitliche Dämpfung:* signifikant für Schall, der sich in kleinen Winkeln zum Boden hin ausbreitet. Berücksichtigt die Wechselwirkung zwischen direkten und reflektierten Schallwellen (Bodeneffekt) sowie die Effekte (in erster Linie vom Boden verursachter) atmosphärischer Ungleichmäßigkeiten, die Schallwellen auf deren Weg zum Beobachter seitlich der Flugbahn brechen.

Δ_F *Korrektur aufgrund des endlichen Segments (Geräuschanteil):* berücksichtigt die endliche Länge des Segments, die natürlich weniger an Lärmexposition beiträgt als eine unendliche Länge. Wird nur auf Expositionsmaße angewandt.

Ist das Segment Teil des Startlaufs oder des Landerollens und befindet sich der Beobachter hinter dem betreffenden Segment, so werden spezielle Schritte zur Darstellung der ausgeprägten Richtcharakteristik von Strahltriebwerkslärm unternommen, der hinter einem startbereiten Flugzeug auftritt. Diese speziellen Schritte führen vor allem zur Verwendung einer besonderen Form des Lärms für den Expositionspegel:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P,d) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta_{SOR} \quad (2.7.27)$$

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P,d) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,\ell) + \Delta'_F + \Delta_{SOR} \quad (2.7.28)$$

Δ'_F Besondere Form der *Segmentkorrektur*

Δ_{SOR} *Korrektur aufgrund der Richtcharakteristik:* zur Berücksichtigung der ausgeprägten Richtcharakteristik von Strahltriebwerkslärm hinter dem An- bzw. Abrollsegment.

Die spezifische Behandlung der An- und Abrollsegmente wird in Abschnitt 2.7.19 beschrieben.

Die nachfolgenden Abschnitte beschreiben die Berechnung von Segmentschallpegeln.

▼M2

Ereignislärmpegel L einer Flugbewegung

Der Maximalpegel L_{max} ist nichts weiter als der größte der Segmentwerte $L_{max,seg}$ (siehe Gleichung **2.7.25 und 2.7.27**)

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

Dabei wird jeder Segmentwert anhand der Flugzeug-NPD-Daten für die Leistung P und den Abstand d bestimmt. Diese Parameter sowie die Modifikatoren $\Delta_I(\varphi)$ und $\Lambda(\beta,\ell)$ werden im Folgenden noch erläutert.

Der Expositionspegel L_E wird als Dezibelsumme der Beiträge $L_{E,seg}$ jedes lärmerheblichen Segments seiner Flugbahn berechnet, d. h.

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

Die Addition verläuft Schritt für Schritt durch die Flugbahnsegmente.

Der übrige Teil dieses Kapitels befasst sich mit der Bestimmung der Segmentschallpegel $L_{max,seg}$ und $L_{E,seg}$.

2.7.18. *Flugbahnsegmentparameter*

Die Bestimmung der Leistung P und des Abstands d, für die die Basispegel $L_{max,seg}(P,d)$ und $L_{E\infty}(P,d)$ aus den NPD-Tabellen interpoliert werden, erfolgt anhand von geometrischen und betrieblichen Parametern, die das Segment definieren. Wie das geschieht, wird nachfolgend mithilfe von Illustrationen der Ebene erläutert, die das Segment und den Beobachter enthält.

Geometrische Parameter

Die **Abbildungen 2.7.j bis 2.7.l** zeigen die Geometrien zwischen Quelle und Empfänger, wenn sich der Beobachter **O** (a) hinter, (b) neben und (c) vor dem Segment $\mathbf{S_1S_2}$ befindet, wobei die Flugrichtung von $\mathbf{S_1}$ nach $\mathbf{S_2}$ weist. In diesen Diagrammen gilt Folgendes:

O ist der Beobachtungsort;

$\mathbf{S_1}$, $\mathbf{S_2}$ sind der Startpunkt und der Endpunkt des Segments;

$\mathbf{S_p}$ ist der Punkt des kleinsten Vorbeiflugabstands rechtwinklig zum Beobachter für das Segment oder dessen ►C1 Verlängerung ◄;

d_1, d_2 sind die Abstände zwischen dem Startpunkt bzw. Endpunkt des Segments und dem Beobachter;

d_s ist der kürzeste Abstand zwischen Beobachter und Segment;

d_p ist der senkrechte Abstand zwischen Beobachter und ►C1 verlängertem ◄ Segment *(Mindestschrägabstand);*

λ ist die Länge des Flugbahnsegments;

q ist der Abstand von $\mathbf{S_1}$ zu $\mathbf{S_p}$ (negativ, wenn sich der Beobachtungsort hinter dem Segment befindet).

▼M2

Abbildung 2.7.j

Flugbahnsegmentgeometrie bei hinter dem Segment befindlichem Beobachter

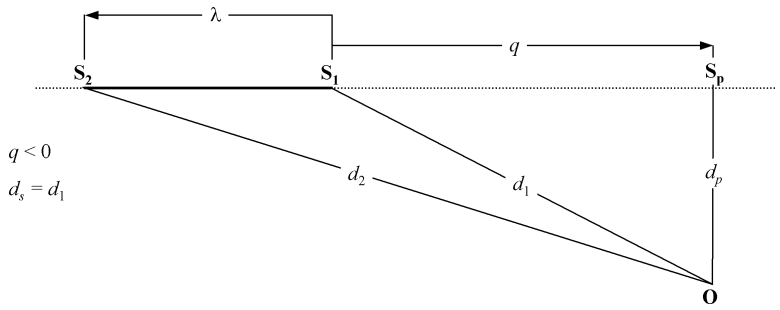


Abbildung 2.7.k

Flugbahnsegmentgeometrie bei neben dem Segment befindlichem Beobachter

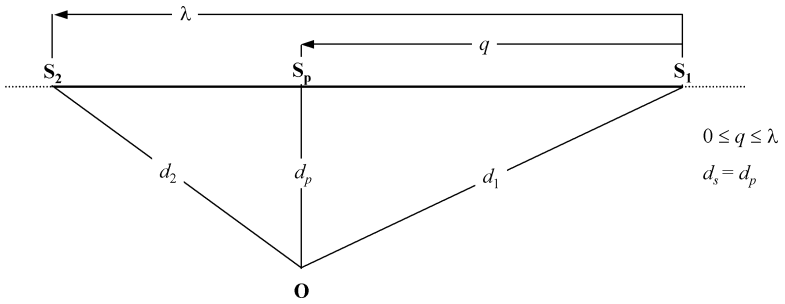
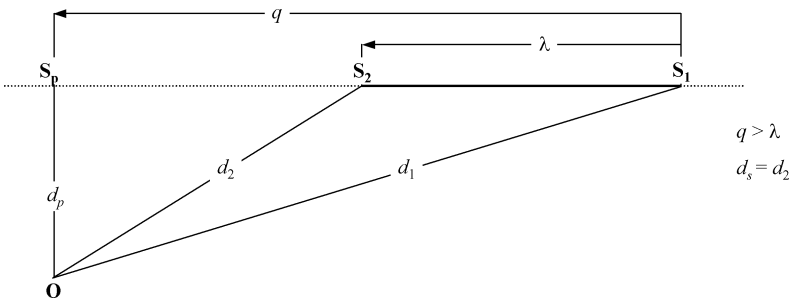


Abbildung 2.7.l

Flugbahnsegmentgeometrie bei vor dem Segment befindlichem Beobachter



Das Flugbahnsegment ist durch eine dicke durchgehende Linie dargestellt. ►C1 Die gepunktete Linie stellt die *Flugbahnverlängerung* dar ◄, die sich in beiden Richtungen ins Unendliche erstreckt. Bei Flugsegmenten ist, wenn das Ereignismaß ein Expositionspegel L_E ist, der NPF-Abstandsparameter d der Abstand d_p zwischen $\mathbf{S_p}$ und dem Beobachter, genannt *Mindestschrägabstand* (d. h. der senkrechte Abstand zwischen dem Beobachter und dem Segment oder dessen ►C1 Verlängerung ◄, mit anderen Worten zur (hypothetisch) unendlichen Flugbahn, als deren Teil das Segment angesehen wird).

▼M2

Bei Expositionspegelmaßen, bei denen sich die Beobachtungsorte hinter den Bodensegmenten während des Startlaufs bzw. vor den Bodensegmenten während des Landerollens befinden, wird jedoch der NPD-Abstandsparameter d zum Abstand d_s, dem kürzesten Abstand zwischen Beobachter und Segment (d. h. ebenso wie bei Maximalpegelmaßen).

Bei Maximalpegelmaßen ist der NPD-Abstandsparameter d dann d_s, der kürzeste Abstand zwischen Beobachter und Segment.

Segmentleistung P

Die tabellarisierten NPD-Daten beschreiben den Lärm eines Flugzeugs im stationären Geradeausflug auf einer unendlichen Flugbahn, d. h. bei konstanter Triebwerksleistung P. Mit der empfohlenen Methodik werden tatsächliche Flugbahnen, auf denen Geschwindigkeit und Richtung variieren, in eine Anzahl endlicher Segmente unterteilt, die jeweils als Teil einer einheitlichen unendlichen Flugbahn betrachtet werden, für die die NPD-Daten gültig sind. Die Methodik sieht jedoch Leistungsänderungen entlang eines Segments vor; es wird angenommen, dass sie sich linear mit zunehmendem Abstand von P_1 am Anfang zu P_2 am Ende des Segments ändert. Daher muss ein äquivalenter stationärer Segmentwert P definiert werden. Dieser wird als Wert an dem Punkt des Segments angenommen, der dem Beobachter am nächsten liegt. Befindet sich der Beobachter längs des Segments (Abbildung 2.7.k), errechnet sich der Wert durch Interpolation gemäß Gleichung 2.7.8 zwischen den Endwerten, d. h.

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

Befindet sich der Beobachter hinter oder vor dem Segment, ist der Wert derjenige am nächstgelegenen Endpunkt P_1 oder P_2.

2.7.19. *Korrekturterme für Segmentereignispegel*

Die NPD-Daten definieren Lärmereignispegel als Funktion des Abstands senkrecht unterhalb einer idealisierten stationären Geradeausflugbahn unendlicher Länge, auf der sich das Flugzeug mit stationärer Leistung bei einer festen Referenzgeschwindigkeit bewegt ([1]). Der anhand der NPD-Tabelle für eine spezifische Leistungseinstellung und einen bestimmten Schrägabstand interpolierte Ereignispegel wird somit als *Basispegel* beschrieben. Er gilt für eine unendliche Flugbahn und muss korrigiert werden zur Berücksichtigung der Effekte (1) der Nichtreferenzgeschwindigkeit, (2) der Triebwerksanbringungseffekte (laterale Richtcharakteristik), (3) der seitlichen Dämpfung, (4) der endlichen Segmentlänge und (5) der longitudinalen Richtcharakteristik hinter dem Beginn des Startlaufs — siehe Gleichungen 2.7.25 und 2.7.26.

Dauerkorrektur ΔV (nur Expositionspegel LE)

Diese Korrektur ([2]) dient der Berücksichtigung der Änderung der Expositionspegel, wenn die Momentangeschwindigkeit über Grund im Segment von der Flugzeugreferenzgeschwindigkeit V_{ref}, auf die sich die NPD-Basisdaten beziehen, abweicht. Wie die Triebwerksleistung schwankt auch die Geschwindigkeit entlang dem Segment (die Geschwindigkeit über Grund verändert sich von V_1 zu V_2), so dass eine äquivalente Segmentgeschwindigkeit V_{seg} bestimmt werden muss, wobei zu beachten ist, dass das Segment gegenüber dem Boden geneigt ist; d. h.

([1]) Gemäß NPD-Spezifikationen müssen die Daten auf Messungen des stationären *Geradeausflugs*, nicht notwendigerweise des waagerechten Flugs, basieren. Zur Schaffung der notwendigen Flugbedingungen kann die Testflugbahn zur Horizontalen geneigt werden. Wie jedoch zu sehen sein wird, führen geneigte Flugbahnen zu Berechnungsproblemen, so dass es bei Verwendung der Daten zur Modellierung sinnvoll ist, die Quellenbahnen als sowohl gerade als auch waagerecht zu visualisieren.

([2]) Die Korrektur heißt *Dauerkorrektur*, weil sie die Wirkungen der *Geschwindigkeit* des Flugzeugs auf die Dauer des Schallereignisses berücksichtigt, wobei von der einfachen Annahme ausgegangen wird, dass bei sonst gleichen Bedingungen die Dauer, und somit die empfangene Ereignisschallenergie, umgekehrt proportional zur Quellgeschwindigkeit ist.

▼M2

$$V_{seg} = V/\cos\gamma \qquad (2.7.32)$$

Dabei ist V eine äquivalente Segmentgeschwindigkeit über Grund (siehe zur Information Gleichung B-22, in der V als kalibrierte Fluggeschwindigkeit V_c ausgedrückt ist) und

$$\gamma = \tan^{-1}\left(\frac{z_2 - z_1}{s_2 - s_1}\right) \qquad (2.7.33)$$

Für Flugsegmente wird V angenommen als Geschwindigkeit über Grund am Punkt des kleinsten Vorbeiflugabstands **S**, interpoliert zwischen den Segmentendpunktwerten unter Annahme einer linearen Änderung im Zeitverlauf, d. h. wenn sich der Beobachter neben dem Segment befindet:

$$V = \sqrt{V_1^2 + \frac{q}{\lambda} \cdot (V_2^2 - V_1^2)} \qquad (2.7.34)$$

Befindet sich der Beobachter hinter oder vor dem Segment, ist der Wert derjenige am nächstgelegenen Endpunkt V_1 oder V_2.

Für Segmente der Start-/Landebahn (Teile des Startlaufs oder Landerollens, für die gilt: $\gamma = 0$) wird V_{seg} einfach als Durchschnitt der Segmentanfangs- und -endgeschwindigkeit angenommen, d. h.

$$V_{seg} = (V_1 + V_2)/2 \qquad (2.7.35)$$

In beiden Fällen beträgt die additive Dauerkorrektur somit

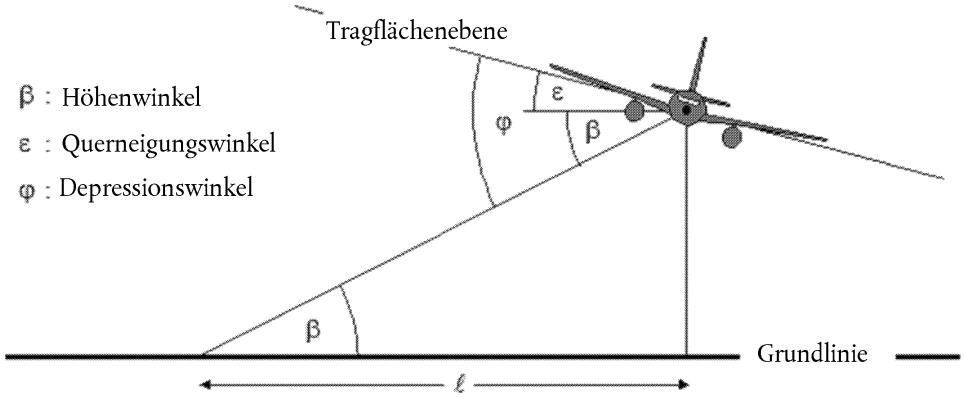
$$\Delta_V = 10 \cdot \lg(V_{ref}/V_{seg}) \qquad (2.7.36)$$

Geometrie der Schallausbreitung

Abbildung 2.7.m zeigt die Basisgeometrie in der Ebene senkrecht zur Flugbahn des Flugzeugs. ►C1 Die Grundlinie ist die Schnittmenge zwischen der senkrechten Ebene und der Bezugsebene. (Verläuft die Flugbahn waagerecht, ist die Grundlinie eine Seitenansicht der Bezugsebene.) ◄ Das Flugzeug ist im Winkel ε gemessen entgegen dem Uhrzeigersinn, um seine Längsachse quergeneigt (d. h. die Steuerbord-Tragfläche weist nach oben). Er ist damit bei Linkskurven positiv und bei Rechtskurven negativ.

Abbildung 2.7.m

Winkel zwischen Flugzeug und Beobachter in der Ebene senkrecht zur Flugbahn



▼M2

— Der *Höhenwinkel* β (zwischen 0 und 90°) zwischen dem direkten Schallausbreitungsweg und der waagerechten Grundlinie ([1]) bestimmt zusammen mit der Flugbahnneigung und dem seitlichen Versatz ℓ des Beobachters vom ►C1 Flugweg ◄ die Dämpfung zur Seite.

— Der *Depressionswinkel* φ zwischen der Tragflächenebene und dem Ausbreitungsweg bestimmt die Triebwerksanbringungseffekte. In Bezug auf die Konvention für den Querneigungswinkel ist $\varphi = \beta \pm \varepsilon$ mit positivem Vorzeichen bei Beobachtern Steuerbord (rechts) und negativem Vorzeichen bei Beobachtern Backbord (links).

Korrektur aufgrund der Triebwerksanbringung ΔI

Ein überfliegendes Flugzeug stellt eine vielschichtige Schallquelle dar. Dabei kommt zu dem Umstand, dass sich die Triebwerke (und die Flugzeugzelle) als komplexe Ursprungsquellen erweisen, hinzu, dass auch die Zellenkonfiguration und insbesondere die Lage der Triebwerke die Schallabstrahlung beeinflussen, woran die Prozesse Reflexion, Brechung und Streuung durch die festen Oberflächen und die aerodynamischen Strömungsfelder beteiligt sind. Dies führt zu einer uneinheitlichen Richtwirkung des seitlich um die Längsachse des Flugzeugs abgestrahlten Schalls, was hier als *laterale Richtcharakteristik* bezeichnet wird.

Hinsichtlich der lateralen Richtcharakteristik bestehen zwischen Flugzeugen mit am Rumpf montierten Triebwerken und solchen, bei denen die Triebwerke unter den Tragflächen angebracht sind, signifikante Unterschiede, die im folgenden Ausdruck berücksichtigt werden:

$$\Delta_I(\varphi) = 10 \cdot \lg[(a \cdot \cos^2\varphi + \sin^2\varphi)^b / (c \cdot \sin^2 2\varphi + \cos^2 2\varphi)] \quad \text{dB} \quad (2.7.37)$$

Dabei gilt Folgendes: $\Delta_I(\varphi)$ ist die Korrektur in dB beim Depressionswinkel φ (siehe **Abbildung 2.7.m**) und

$a = 0{,}00384, \quad b = 0{,}0621, \quad c = 0{,}8786$ bei Triebwerken unterhalb der Tragflächen

$a = 0{,}1225, \quad b = 0{,}3290, \quad c = 1$ bei Triebwerken am Rumpf.

Bei Propellerflugzeugen sind die Unterschiede der Richtwirkung unerheblich und es kann hier angenommen werden, dass

$$\Delta_I(\varphi) = 0 \quad (2.7.38)$$

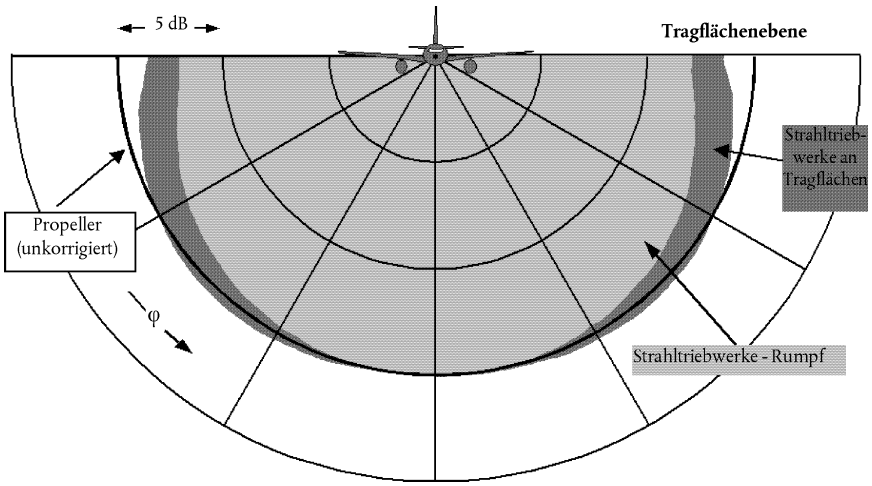
Abbildung 2.7.n zeigt die Abweichung von $\Delta_I(\varphi)$ um die Längsachse des Flugzeugs für drei Triebwerksanbringungsarten. Diese empirischen Verhältnisse wurden von der Society of Automotive Engineers (SAE) aus experimentellen Messungen hauptsächlich unterhalb der Tragfläche hergeleitet. Bis zu einer Analyse von Daten, die oberhalb der Tragfläche gewonnen wurden, wird empfohlen, dass bei negativem φ für alle Anbringungsarten $\Delta_I(\varphi) = \Delta_I(0)$ verwendet wird.

([1]) Ist das Gelände nicht eben, kann der Höhenwinkel unterschiedlich bestimmt werden. Hier wird er durch die Höhe des Flugzeugs über dem Beobachtungspunkt und der Schrägentfernung bestimmt, d. h. unter Vernachlässigung der Geländegradienten und von Hindernissen im Schallausbreitungsweg (siehe Abschnitte 2.7.6 und 2.7.10). Sollte sich der Empfängerpunkt oberhalb des Flugzeugs befinden, so wird der Höhnwinkel β auf null gesetzt.

▼M2

Abbildung 2.7.n

Laterale Richtcharakteristik von Installationseffekten



Es wird angenommen, dass die Korrektur $\Delta_l(\varphi)$ zweidimensional ist, d. h. sie hängt von keinem anderen Parameter ab und ändert sich insbesondere nicht mit dem Längsabstand zwischen Beobachter und Flugzeug. Somit wird der *Höhenwinkel* β für $\Delta_l(\varphi)$ definiert als $\beta = \tan^{-1}(z/\ell)$. Dies dient einer vereinfachten Modellierung, bis mehr über die Mechanismen bekannt ist; in Wirklichkeit handelt es sich bei den Installationseffekten im Wesentlichen um dreidimensionale Effekte. Dennoch ist ein zweidimensionales Modell dadurch gerechtfertigt, dass Ereignispegel eher von seitlich vom nächstgelegenen Segment abgestrahltem Lärm dominiert werden.

Seitliche Dämpfung $\Lambda(\beta,\ell)$ (unendliche Flugbahn)

Die tabellarisierten NPD-Ereignispegel beziehen sich auf einen stationären Horizontalflug und beruhen generell auf Messungen 1,2 m über weichem ebenem Grund unterhalb des Flugzeugs; der Abstandsparameter ist praktisch ►C1 die Flughöhe über der Oberfläche ◄. Es wird angenommen, dass mögliche Effekte der Oberfläche auf die Ereignisschallpegel unterhalb des Flugzeugs, die dazu führen könnten, dass sich die Tabellenpegel von den Freifeldwerten ([1]) unterscheiden, in den Daten enthalten sind (d. h. in Form der Verhältnisse Pegel/Abstand).

Seitlich der Flugbahn ist der Abstandsparameter der Mindestschrägabstand — die Länge der Senkrechten vom Empfänger zur Flugbahn. An jeder seitlichen Position ist der Lärmpegel generell geringer als im gleichen Abstand unmittelbar unterhalb des Flugzeugs. Neben der *lateralen Richtcharakteristik* oder den „Installationseffekten“, wie sie oben beschrieben wurden, ist dies auf eine übermäßige *seitliche Dämpfung* zurückzuführen, die bewirkt, dass der Schallpegel mit zunehmendem Abstand schneller sinkt als in den NPD-Kurven angegeben. Eine frühere weit verbreitete Methode zur Modellierung der seitlichen Ausbreitung von Fluglärm wurde von der Society of Automotive Engineers (SAE) in AIR-1751 entwickelt, wobei die weiter unten beschriebenen Algorithmen auf Verbesserungen beruhen, die von der SAE nunmehr in AIR-5662 empfohlen werden. Die seitliche Dämpfung ist ein Reflexionseffekt aufgrund der Interferenz zwischen direkt abgestrahltem und von der Oberfläche reflektiertem Schall. Sie hängt von der Art der Oberfläche ab und kann zu erheblich niedrigeren festgestellten Schallpegeln bei niedrigen Höhenwinkeln führen. Stark beeinflusst wird sie auch durch

([1]) Ein „Freifeldpegel“ ist der Pegel, der beobachtet würde, wenn die Bodenoberfläche nicht vorhanden wäre.

▼M2

stetige und nicht stetige Brechung des Schalls aufgrund eines Wind- und Temperaturgefälles oder von Turbulenzen, die selbst auf die Oberflächenpräsenz zurückzuführen sind ([1]). Der Mechanismus der Oberflächenreflexion ist gut erforscht und für gleichbleibende atmosphärische und Oberflächenbedingungen lässt er sich theoretisch recht präzise beschreiben. Allerdings haben atmosphärische und oberflächenbedingte Unregelmäßigkeiten, die sich einer einfachen theoretischen Analyse entziehen, tiefgreifende Auswirkungen auf den Reflexionseffekt und neigen dazu, ihn auf größere Höhenwinkel zu „verteilen“. Die SAE arbeitet fortlaufend an der Entwicklung eines besseren Verständnisses der Oberflächeneffekte, was zu besseren Modellen führen dürfte. Bis dahin wird die folgende in AIR-5662 beschriebene Methodik zur Berechnung der seitlichen Dämpfung empfohlen. Sie ist beschränkt auf den Fall der Schallausbreitung über weichem ebenem Grund, was für die große Mehrheit von Zivilflughäfen geeignet ist. Anpassungen an die Effekte einer harten Bodenoberfläche (oder, akustisch äquivalent, von Wasser) befinden sich noch in der Entwicklung.

Diese Methodik baut auf dem umfangreichen Bestand an Experimentaldaten zur Schallausbreitung von Flugzeugen mit am Rumpf montierten Triebwerken im stationären horizontalen Geradeausflug auf, wie sie ursprünglich in AIR-1751 aufgeführt waren. Unter der Annahme, dass im Horizontalflug die Luft-Boden-Dämpfung i) vom in der vertikalen Ebene gemessenen Höhenwinkel β und ii) vom seitlichen Versatz vom ►C1 Flugweg ◄ des Flugzeugs ℓ abhängt, wurden die Daten analysiert, so dass sich eine empirische Funktion für die seitliche *Gesamtanpassung* $\Lambda_T(\beta,\ell)$ (= seitlicher Ereignispegel minus Pegel im gleichen Abstand unterhalb des Flugzeugs) ergibt.

Da der Term $\Lambda_T(\beta,\ell)$ sowohl die laterale Richtcharakteristik als auch die seitliche Dämpfung berücksichtigt, kann die seitliche Dämpfung durch Subtraktion extrahiert werden. Bei Beschreibung der lateralen Richtcharakteristik durch Gleichung 2.7.37, mit den Rumpfmontagekoeffizienten und unter Ersetzung von φ durch β (für Geradeausflug), wird die seitliche Dämpfung zu:

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

Dabei erfolgt die Messung von β und ℓ wie in **Abbildung 2.7.m** dargestellt in einer Ebene senkrecht zur unendlichen Flugbahn, die bei Horizontalflug auch vertikal ist.

Obwohl sich $\Lambda(\beta,\ell)$ unter Verwendung der Gleichung 2.7.39 unter Entnahme von $\Lambda_T(\beta,\ell)$ aus AIR-1751 direkt berechnen ließe, wird ein effizienteres Verhältnis empfohlen. Dabei handelt es sich um die folgende empirische Approximation, adaptiert nach AIR-5662:

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

Dabei ist $\Gamma(\ell)$ ein Abstandsfaktor, gegeben durch

$$\Gamma(\ell) = 1{,}089\cdot\left[1-\exp(-0{,}00274\ell)\right] \quad \text{für } 0 \le \ell \le 914 \text{ m} \qquad (2.7.41)$$

$$\Gamma(\ell) = 1 \quad \text{für } \ell > 914 \text{ m} \qquad (2.7.42)$$

([1]) Der Wind- und der Temperaturgradient sowie Turbulenzen hängen zum Teil von der Unebenheit und den Wärmeübertragungseigenschaften der Oberfläche ab.

▼M2

und Λ(β) die weitreichende seitliche Luft-Boden-Dämpfung, gegeben durch

$$\Lambda(\beta) = 1{,}137 - 0{,}0229\beta + 9{,}72 \cdot \exp(-0{,}142\beta) \quad \text{für } 0° \leq \beta \leq 50° \quad (2.7.43)$$

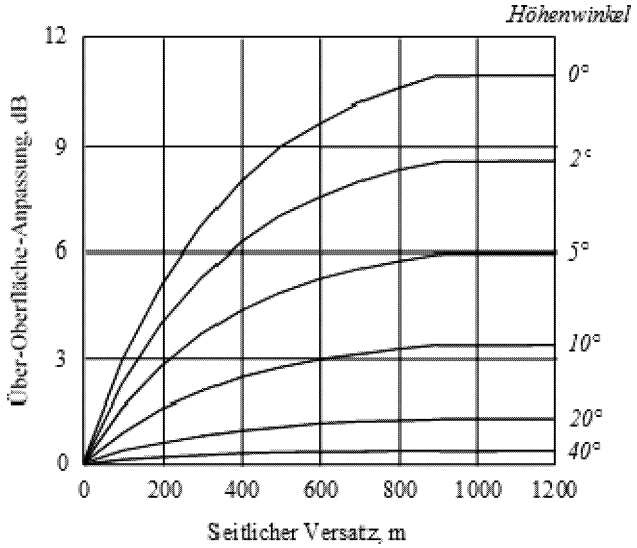
$$\Lambda(\beta) = 0 \quad \text{für } 50° \leq \beta \leq 90° \quad (2.7.44)$$

Der Ausdruck für die seitliche Dämpfung $\Lambda(\beta,\ell)$, Gleichung 2.7.40, der als gültig für sämtliche Flugzeuge (Propellerflugzeuge sowie Strahlflugzeuge mit am Rumpf bzw. unter den Tragflächen montierten Triebwerken) gilt, ist in **Abbildung 2.7.o** grafisch dargestellt.

Unter bestimmten Umständen (mit Gelände) kann β kleiner als null sein. In solchen Fällen wird $\Lambda(\beta) = 10{,}57$ empfohlen.

Abbildung 2.7.o

Änderung der seitlichen Dämpfung Λ(β, ℓ) mit Höhenwinkel und Abstand



Seitliche Dämpfung in endlichen Segmenten

Die Gleichungen 2.7.41 bis 2.7.44 beschreiben die seitliche Dämpfung Λ (β, ℓ) von Schall, der von einem Flugzeug im stationären Flug auf einer unendlichen horizontalen Flugbahn beim Beobachter ankommt. Werden sie auf nicht horizontale endliche Flugbahnsegmente angewendet, so muss die Dämpfung für eine *äquivalente* horizontale Flugbahn berechnet werden, da der nächste Punkt in einer einfachen ►C1 Verlängerung ◄ des geneigten Segments (das an einem bestimmten Punkt durch die Bodenoberfläche verläuft) im Allgemeinen keinen geeigneten Höhenwinkel β ergibt.

Die Bestimmung der seitlichen Dämpfung für endliche Segmente ist bei den Maßen L_{max} und L_E sehr unterschiedlich. Der Segmentmaximalpegel L_{max} wird anhand von NPD-Daten als Funktion der Ausbreitungsentfernung d vom nächstgelegenen Punkt im Segment ermittelt. Für die Abmessungen des Segments sind keine Korrekturen erforderlich. Ebenso wird angenommen, dass die seitliche Dämpfung von L_{max} nur vom Höhenwinkel desselben Punkts und vom Bodenabstand zu diesem Punkt abhängt. Somit werden nur die Koordinaten dieses Punkts benötigt. Bei L_E ist der Prozess jedoch komplizierter.

▼M2

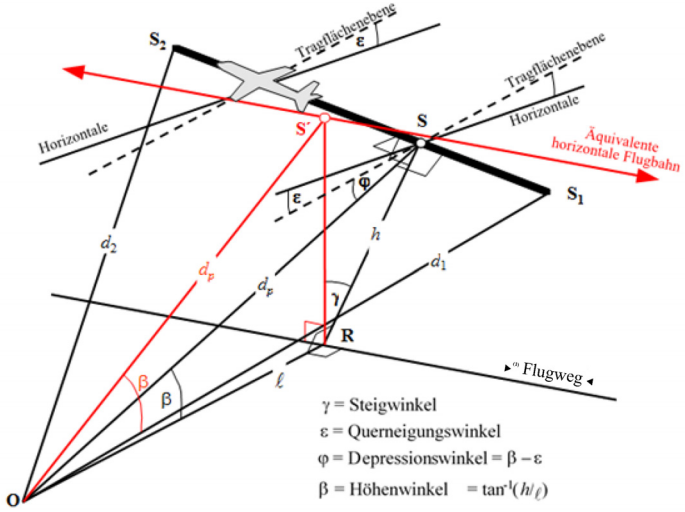
Der Basisereignispegel L_E *(P,d)*, der für Parameter endlicher Segmente anhand der NPD-Daten bestimmt wird, gilt dennoch für einen unendlichen Flugweg. Natürlich ist der Ereignisexpositionspegel eines Segments $L_{E,seg}$ niedriger als der Basispegel, und zwar um den aufgrund des endlichen Segments erforderlichen Korrekturbetrag, der in Abschnitt 2.7.19 definiert wird. Diese Korrektur, eine Funktion der Geometrie der Dreiecke OS_1S_2 in den **Abbildungen 2.7.j bis 2.7.l**, legt fest, welcher Anteil der bei O empfangenen Lärmenergie der unendlichen Gesamtflugbahn vom Segment kommt. Dabei gilt die gleiche Korrektur ungeachtet dessen, ob eine seitliche Dämpfung vorliegt oder nicht. Jede seitliche Dämpfung ist jedoch für die unendliche Flugbahn zu berechnen, d. h. als Funktion ihres Versatzes und ihrer Höhe, nicht der des endlichen Segments.

Durch Addition der Korrekturen Δ_V and Δ_I und Subtraktion der seitlichen Dämpfung $\Lambda(\beta,\ell)$ vom NPD-*Basispegel* ergibt sich der angepasste Ereignislärmpegel für einen äquivalenten stationären *horizontalen* Flug auf einer angrenzenden unendlichen geraden Flugbahn. Die tatsächlichen modellierten Flugbahnsegmente, die die Lärmkonturen beeinflussen, sind jedoch selten horizontal, da sich die Flugzeuge meist im Steig- oder Sinkflug befinden.

Abbildung 2.7.p veranschaulicht ein Abflugsegment $\mathbf{S_1S_2}$ — das Flugzeug steigt im Winkel γ — doch sind die Konstellationen für einen Anflug sehr ähnlich. Der Rest der „realen" Flugbahn ist nicht dargestellt; hier soll der Hinweis genügen, dass $\mathbf{S_1S_2}$ lediglich einen Teil der gesamten Bahn darstellt (die im Allgemeinen bogenförmig ist). In diesem Fall befindet sich der Beobachter **O** links neben dem Segment. Das Flugzeug ist (gegen den Uhrzeigersinn um die Flugbahn) im Winkel ε zur seitlichen Horizontalachse quergeneigt. Der Depressionswinkel φ der Tragflächenebene, von dem der Installationseffekt Δ_I eine Funktion darstellt (Gleichung 2.7.39), liegt in der Ebene senkrecht zur Flugbahn, in der ε definiert ist. Somit gilt $\varphi = \beta - \varepsilon$; dabei ist $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ und ℓ ist der senkrechte Abstand **OR** zwischen Beobachter und ►C1 Flugweg ◄; d. h. der seitliche Versatz des Beobachters (1). Der Punkt des kleinsten Vorbeiflugabstands des Flugzeugs vom Beobachter **S** wird durch die Senkrechte **OS** der Länge (Schrägabstand) d_p definiert. Das Dreieck $\mathbf{OS_1S_2}$ entspricht **Abbildung 2.7.k**, der Geometrie für die Berechnung der Segmentkorrektur Δ_F.

Abbildung 2.7.p

Beobachter neben dem Segment



►(1) C1

(1) Bei einem Beobachter rechts vom Segment würde zu β + ε werden (siehe Abschnitt 2.7.19).

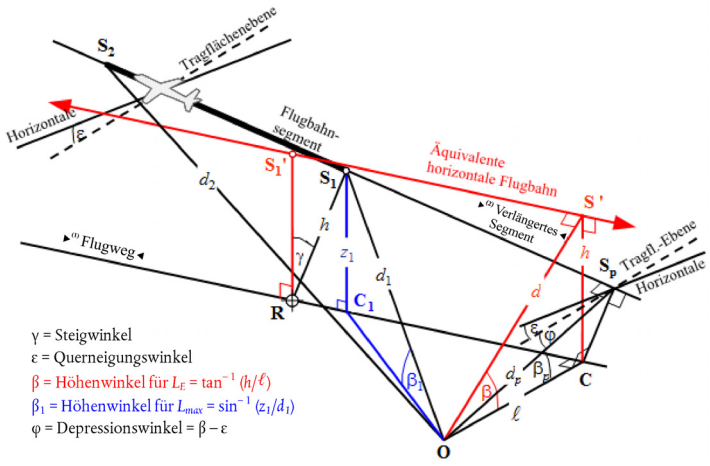
▼M2

Zur Berechnung der seitlichen Dämpfung anhand der Gleichung 2.7.40 (wobei β in einer vertikalen Ebene gemessen wird), wird eine *äquivalente horizontale Flugbahn* in der vertikalen Ebene durch $\mathbf{S_1S_2}$ und mit gleichem rechtwinkligen Schrägabstand d_p vom Beobachter definiert. Deren Visualisierung erfolgt durch Drehung des Dreiecks **ORS** und seiner angebundenen Flugbahn um **OR** (siehe **Abbildung 2.7.p**) im Winkel γ, so dass sich das Dreieck **ORS′** bildet. Der Höhenwinkel dieser äquivalenten horizontalen Flugbahn (jetzt in einer vertikalen Ebene) ist $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ (ℓ bleibt unverändert). In diesem Fall (Beobachter daneben) ist die seitliche Dämpfung $\Lambda(\beta,\ell)$ für die Maße L_E und L_{max} gleich.

Abbildung 2.7.q veranschaulicht die Situation, in der der Beobachtungspunkt **O** *hinter dem endlichen Segment* und nicht daneben liegt. Hier wird das Segment als weiter entfernt befindlicher Teil einer unendlichen Bahn beobachtet; eine Senkrechte kann nur zum Punkt $\mathbf{S_p}$ in seiner ►C1 Verlängerung ◄ gezogen werden. Das Dreieck $\mathbf{OS_1S_2}$ entspricht **Abbildung 2.7.j**, in der die Segmentkorrektur Δ_F definiert wird. In diesem Fall sind jedoch die Parameter für die laterale Richtcharakteristik und die seitliche Dämpfung weniger offensichtlich.

Abbildung 2.7.q

Beobachter hinter dem Segment



►(1) (2) C1

Da die laterale Richtcharakteristik (Installationseffekt) — für Modellierungszwecke — zweidimensional ist, wird der definierende Depressionswinkel φ weiterhin seitlich von der Tragflächenebene gemessen. (Der Basisereignispegel ist nach wie vor der, der vom Flugzeug beim Flug auf der unendlichen Flugbahn, dargestellt vom ►C1 verlängerten ◄ Segment, erzeugt wird.) Somit wird der Depressionswinkel am Punkt des kleinsten Vorbeiflugabstands bestimmt, d. h. $\varphi = \beta_p - \varepsilon$, wobei β_p der Winkel $\mathbf{S_pOC}$ ist.

Für das Maximalpegelmaß wird der NPD-Abstandsparameter als kürzester Abstand zum Segment angenommen, d. h. $d = d_1$. Für das Expositionspegelmaß ist er der kürzeste Abstand d_p zwischen **O** und $\mathbf{S_p}$ auf der ►C1 verlängerten ◄ Flugbahn, d. h. der anhand der NPD-Tabelle interpolierte Wert ist $L_{E\infty}$ (P_1, d_p).

Auch die geometrischen Parameter für die seitliche Dämpfung sind bei der Berechnung des Maximal- und des Expositionspegels unterschiedlich. Für den *Maximalpegel* ist die Anpassung $\Lambda(\beta,\ell)$ durch die Gleichung 2.7.40 gegeben. Dabei gilt $\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1)$ und $\ell = \mathbf{OC_1} = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$, wobei β_1 und d_1 durch das Dreieck $\mathbf{OC_1S_1}$ in der vertikalen Ebene durch **O** und $\mathbf{S_1}$ definiert sind.

▼M2

Bei der Berechnung der seitlichen Dämpfung nur für Flugsegmente und das Maß *Expositionspegel* bleibt ℓ der kürzeste seitliche Versatz von der ►C1 Segmentverlängerung ◄ (**OC**). Um jedoch einen geeigneten Wert von β zu definieren, ist erneut die Visualisierung einer (unendlichen) *äquivalenten horizontalen Flugbahn* notwendig, als deren Teil das Segment betrachtet wird. ►C1 Gezogen wird diese Bahn durch $\mathbf{S_1'}$, Flughöhe h über der Oberfläche, wobei h gleich der Länge von $\mathbf{RS_1}$ ist, der Senkrechten vom Flugweg zum Segment. ◄ Dies entspricht einer Drehung der tatsächlichen ►C1 verlängerten ◄ Flugbahn mit Winkel γ um Punkt **R** (siehe **Abbildung 2.7.q**). Soweit sich **R** auf der Senkrechten zu $\mathbf{S_1}$ befindet, dem Punkt im Segment, der **O** am nächsten liegt, ist die Konstruktion der äquivalenten horizontalen Flugbahn die gleiche wie bei einem neben dem Segment befindlichen **O**.

Der kleinste Abstand der äquivalenten horizontalen Flugbahn zum Beobachter **O** lieht bei **S′**, Schrägabstand d, so dass das auf diese Weise in der vertikalen Ebene gebildete Dreieck **OCS′** den Höhenwinkel $\beta = \cos^{-1}(\ell/d)$ definiert. Auch wenn diese Transformation recht verschlungen erscheint, sei darauf hingewiesen, dass die Geometrie der Basisquelle (definiert durch d_1, d_2 and φ) unberührt bleibt. Der sich vom Segment *zum* Beobachter bewegende Schall ist mit dem Schall identisch, der auftreten würde, wenn der gesamte Flug entlang dem unendlich ►C1 verlängerten ◄ geneigten Segment (zu dem das Segment zu Modellierungszwecken gehört) mit der konstanten Geschwindigkeit V und der konstanten Leistung P_1 erfolgen würde. Andererseits steht die seitliche Dämpfung des vom Beobachter vom Segment *empfangenen* Schalls nicht in Beziehung zu β_p, dem Höhenwinkel der ►C1 verlängerten ◄ Flugbahn, sondern zu β, dem Höhenwinkel der äquivalenten Bahn.

Der Fall, in dem sich ein Beobachter vor dem Segment befindet, wird nicht gesondert beschrieben; da es auf der Hand liegt, dass er im Wesentlichen den Gegebenheiten des dahinter befindlichen Beobachters entspricht.

Allerdings wird beim Expositionspegelmaß, bei dem sich der Standort des Beobachters während des Startlaufs hinter den Bodensegmenten und während des Landerollens vor den Bodensegmenten befindet, der Wert von β der gleiche wie beim Maximalpegelmaß, d. h. $\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1)$ und $\ell = OC_1 = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$

Korrektur aufgrund des endlichen Segments Δ_F (nur Expositionspegel L_E)

Der angepasste Basis-Lärmexpositionspegel bezieht sich auf ein Flugzeug im kontinuierlichen stationären horizontalen Geradeausflug (allerdings mit einem Querneigungswinkel ε, der mit dem Geradeausflug nicht vereinbar ist). Bei Anwendung der (negativen) *Korrektur aufgrund des endlichen Segments* $\Delta_F = 10 \times \lg(F)$, wobei F der *Energieanteil* ist, wird der Pegel weiter an Bedingungen angepasst, bei denen das Flugzeug nur das endliche Segment passieren würde (oder für den Rest der unendlichen Flugbahn vollkommen geräuschlos wäre).

Der Term Energieanteil berücksichtigt die ausgeprägte longitudinale Richtcharakteristik des Fluglärms und den vom Segment an der Beobachterposition begrenzten Winkel. Obgleich die die Richtwirkung verursachenden Prozesse sehr komplex sind, geht aus Studien hervor, dass die resultierenden Konturen gegenüber der genauen angenommenen Richtcharakteristik recht unempfindlich sind. Der weiter unten angegebene Ausdruck für Δ_F basiert auf einem 90-Grad-Dipol-Modell der vierten Potenz für die Schallabstrahlung. Eine Nichtbeeinflussung durch die laterale Richtcharakteristik und seitliche Dämpfung wird angenommen. Die Herleitung dieser Korrektur wird ausführlich in **Anlage E** beschrieben.

Der Energieanteil F ist eine Funktion des in den **Abbildungen 2.7.j bis 2.7.l** definierten „Sichtdreiecks“, so dass sich Folgendes ergibt:

▼M2

$$\Delta_F = 10 \cdot \lg\left[\frac{1}{\pi}\left(\frac{\alpha_2}{1+\alpha_2^2} + \arctan\alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1+\alpha_1^2} - \arctan\alpha_1\right)\right] \quad (2.7.45)$$

Dabei gilt

$$\alpha_1 = -\frac{q}{d_\lambda}; \quad \alpha_2 = -\frac{q-\lambda}{d_\lambda}; \quad d_\lambda = d_0 \cdot 10^{[L_{E\infty}(P,d_p) - L_{max}(P,d_p)]/10}; \quad d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_0.$$

und d_λ wird als „skalierter Abstand“ bezeichnet (siehe **Anlage E**). Zu beachten ist, dass $L_{max}(P, d_p)$ der anhand der NPD-Daten ermittelte Maximalpegel für den senkrechten Abstand d_p und nicht der L_{max} des Segments ist.

Es wird empfohlen, für Δ_F eine Untergrenze von –150 dB anzuwenden.

In dem besonderen Fall, dass sich die Beobachtungsorte hinter jedem Startlaufsegment und jedem Landerollsegment befinden, wird eine reduzierte Form des in Gleichung 2.7.45 ausgedrückten Lärmanteils verwendet, die dem spezifischen Fall von q = 0 entspricht. Die Berechnung erfolgt unter Verwendung von

$$\Delta_{F'} = 10 \ \log_{10}[(1/\pi)[\alpha_2/(1+\alpha_2^2) + \tan^{-1}\alpha_2] \ 10^{\Delta SOR/10}] \quad (2.7.46)$$

Dabei gilt $\alpha_2 = \lambda/d_\lambda$; Δ_{SOR} ist die durch die Gleichungen 2.7.51 und 2.7.52 definierte Richtwirkungsfunktion am Start-of-Roll-Punkt.

Die Gründe für die Verwendung dieser besonderen Form des Lärmanteils werden im nachfolgenden Abschnitt im Rahmen der Anwendungsmethode für die Richtcharakteristik am Start-of-Roll-Punkt näher erläutert.

Spezifische Behandlung der Rollsegmente, einschließlich Richtwirkungsfunktion am Start-of-Roll-Punkt Δ_{SOR}

Bei den Startlauf- und Landerollsegmenten erfolgt eine spezifische Behandlung, die im Folgenden erläutert wird.

Richtwirkungsfunktion am Start-of-Roll-Punkt Δ_{SOR}

Das Geräusch von Strahlflugzeugen, vor allem wenn sie mit Triebwerken mit niedrigerem Nebenstromverhältnis ausgestattet sind, weist eine für Strahltriebwerkslärm typische keulenförmige Abstrahlcharakteristik im hinteren Bogen auf. Diese Charakteristik ist umso ausgeprägter, je höher die Strahlgeschwindigkeit und je niedriger die Fluggeschwindigkeit liegt. Von besonderer Bedeutung ist dies für Beobachtungsorte hinter dem Start-of-Roll-Punkt, wo beide Bedingungen erfüllt sind. Dieser Effekt wird durch eine Richtwirkungsfunktion Δ_{SOR} berücksichtigt.

Die Funktion Δ_{SOR} wurde aus mehreren Lärmmesskampagnen hergeleitet, bei denen Mikrofone hinter und seitlich des Start-of-Roll-Punkts abfliegender Strahlflugzeuge positioniert wurden.

Abbildung 2.7.r zeigt die entsprechenden geometrischen Verhältnisse. Der Azimutwinkel ψ zwischen der Längsachse des Flugzeugs und dem Vektor zum Beobachter ist definiert durch

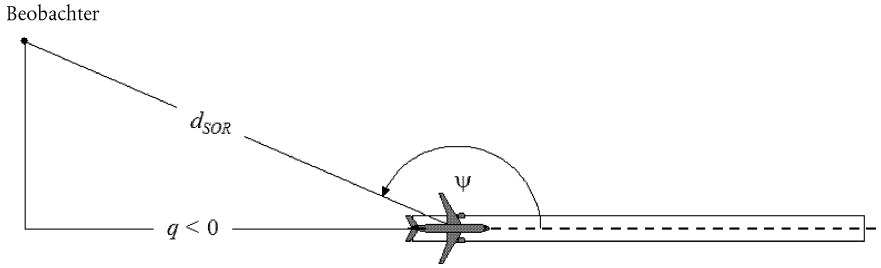
$$\psi = \arccos\left(\frac{q}{d_{SOR}}\right). \quad (2.7.47)$$

Der relative Abstand q ist negativ (siehe **Abbildung 2.7.j**), so dass sich ψ zwischen 0° in Vorwärtsrichtung des Flugzeugs bis 180° in umgekehrter Richtung bewegt.

▼**M2**

Abbildung 2.7.r

Geometrie Flugzeug-Beobachter am Boden zur Abschätzung der Richtwirkungskorrektur



Die Funktion Δ_{SOR} stellt die Änderung des vom Startlauf ausgehenden Gesamtlärms, gemessen hinter dem Start-of-Roll-Punkt, gegenüber dem Gesamtlärm des Startlaufs, gemessen seitlich des Start-of-Roll-Punkts im gleichen Abstand, dar:

$$L_{TGR}(d_{SOR},\psi) = L_{TGR}(d_{SOR},90°) + \Delta_{SOR}(d_{SOR},\psi) \qquad (2.7.48)$$

Dabei ist $L_{TGR}(d_{SOR},90°)$ der von allen Startlaufsegmenten im Punktabstand d_{SOR} seitlich des Start-of-Roll-Punkts erzeugte Startlauf-Gesamtlärmpegel. Bei Abständen d_{SOR} von weniger als einem Normalisierungsabstand $d_{SOR,0}$ ist die Richtwirkungsfunktion am Start-of-Roll-Punkt gegeben durch

$$\Delta^0_{SOR} = 51{,}47 - 1{,}553 \cdot \psi + 0{,}015147 \cdot \psi^2 - 0{,}000047173 \cdot \psi^3 \quad \text{wenn } 90° \le \psi < 148{,}\hskip -14 \qquad (2.7.49)$$

$$\Delta^0_{SOR} = 339{,}18 - 2{,}5802 \cdot \psi - 0{,}0045545 \cdot \psi^2 + 0{,}000044193 \cdot \psi^3 \quad \text{wenn } 148{,}\hskip -14° \le \psi \le 180° \qquad (2.7.50)$$

Ist der Abstand d_{SOR} größer als der Normalisierungsabstand $d_{SOR,0}$, wird die Richtwirkungskorrektur mit einem Korrekturfaktor multipliziert, um zu berücksichtigen, dass die Richtwirkung bei größeren Abständen zum Flugzeug weniger ausgeprägt ist; d. h.

$$\Delta_{SOR} = \Delta^0_{SOR} \qquad \text{wenn } d_{SOR} \le d_{SOR,0} \qquad (2.7.51)$$

$$\Delta_{SOR} = \Delta^0_{SOR} \cdot \frac{d_{SOR,0}}{d_{SOR}} \qquad \text{wenn } d_{SOR} > d_{SOR,0} \qquad (2.7.52)$$

Der Normalisierungsabstand $d_{SOR,0}$ ist gleich 762 m (2 500 ft).

Behandlung von Empfängern, die sich hinter jedem Startlauf- und Landerollsegment befinden

Die oben beschriebene Funktion Δ_{SOR} erfasst vor allem die ausgeprägte Richtwirkung des Anfangsabschnitts des Startlaufs an Orten hinter dem Start-of-Roll-Punkt (da er den Empfängern am nächsten liegt und ►**C1** die höchste relative Strahlgeschwindigkeit (im Verhältnis zur Flugzeuggeschwindigkeit) aufweist ◄). Die Verwendung der damit etablierten Δ_{SOR} ist jedoch auf Positionen hinter jedem einzelnen Startlauf- wie auch Landerollsegment „verallgemeinert“, also nicht nur hinter dem Start-of-Roll-Punkt (beim Start).

Die Parameter d_S und ψ werden bezogen auf den Anfang jedes einzelnen Rollsegments berechnet.

Die Berechnung des Ereignispegels L_{seg} für einen Ort hinter einem bestimmten Startlauf- oder Landerollsegment erfolgt zur ►**C1** Einhaltung des Rechenformalismus ◄ der Funktion Δ_{SOR}: Er wird im Wesentlichen für den seitlich des Startpunkts des Segments im gleichen Abstand d_S wie der eigentliche Punkt gelegenen Bezugspunkt berechnet und mit Δ_{SOR} weiter angepasst, so dass sich der Ereignispegel am eigentlichen Punkt ergibt.

▼**M2**

Das bedeutet, dass die verschiedenen Korrekturterme in den nachstehenden Gleichungen die geometrischen Parameter verwenden müssen, die diesem seitlich des Startpunkts gelegenen Bezugspunkt entsprechen:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P,d = d_s) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,l = d_s) + \Delta_{SOR} \quad (2.7.53)$$

$$L_{E,seg} = L_{E,\infty}(P,d = d_s) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta,l = d_s) + \Delta'_F + \Delta_{SOR} \quad (2.7.54)$$

Dabei ist Δ'_F die in Gleichung (2.7.46) ausgedrückte reduzierte Form des Lärmanteils für den Fall $q = 0$ (da der Bezugspunkt sich seitlich des Startpunkt befindet), und es sei daran erinnert, dass d_λ unter Verwendung von d_S (und nicht von d_p) zu berechnen ist:

$$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{[L_{E\infty}(P,d_s) - L_{max}(P,d_s)]/10} \quad (2.7.55)$$

2.7.20. *Ereignislärmpegel L der Flugbewegung eines Luftfahrzeugs der allgemeinen Luftfahrt*

Die in Abschnitt 2.7.19 beschriebene Methode ist auf Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt mit Propellermotor anwendbar, wenn sie hinsichtlich der Triebwerksanbringungseffekte als Propellerflugzeuge behandelt werden.

Die ANP-Datenbank enthält Einträge für mehrere Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt. Wenngleich es sich dabei oft um die gebräuchlichsten Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt handelt, kann es mitunter sinnvoll sein, zusätzliche Daten heranzuziehen.

Sind die konkreten Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt entweder nicht bekannt oder nicht in der ANP-Datenbank verzeichnet, wird die Verwendung der generischeren Luftfahrzeugdaten GASEPF bzw. GASEPV empfohlen. Diese Datensätze stehen für ein einmotoriges Kleinflugzeug der allgemeinen Luftfahrt mit unverstellbarem bzw. verstellbarem Propeller. Tabellen mit Einträgen sind in Anlage I aufgeführt (Tabellen I-11 I-17).

2.7.21. *Methode zur Berechnung von Hubschrauberlärm*

Zur Berechnung von Hubschrauberlärm kann die gleiche (in Abschnitt 2.7.14 umrissene) Rechenmethode verwendet werden wie für Starrflügelflugzeuge, vorausgesetzt Hubschrauber werden als Propellerflugzeuge behandelt und mit Strahlflugzeugen verbundene Triebwerksanbringungseffekte werden nicht angewendet. Tabellen mit Einträgen für zwei verschiedene Datensätze sind in Anhang I aufgeführt (Tabellen I-18 I-27).

2.7.22. *Lärm im Zusammenhang mit Triebwerksprobeläufen, Rollverkehr und Hilfsenergieaggregaten*

Soll Lärm im Zusammenhang mit Triebwerksprobeläufen und Hilfsenergieaggregaten modelliert werden, erfolgt diese Modellierung anhand des Kapitels zu Industrielärm. Obwohl dies normalerweise nicht der Fall ist, kann Lärm von Triebwerksprobeläufen auf Flughäfen zur Lärmbelastung beitragen. Sie werden in der Regel zu technischen Zwecken für die Überprüfung der Triebwerksfunktion durchgeführt. Dazu werden die Flugzeuge in sicherer Entfernung von Gebäuden, anderen Luftfahrzeugen sowie Fahrzeug- und Personenverkehr abgestellt, um Schäden durch den Abgasstrahl zu vermeiden.

▼M2

Aus zusätzlichen Sicherheits- und Lärmschutzgründen können Flughäfen — vor allem Flughäfen mit Wartungseinrichtungen, in denen häufig Triebwerksprüfungen stattfinden — sogenannte Schallschutzkabinen installieren, also U-förmig angeordnete Schallschutzwände, die so ausgebildet sind, dass sie den Triebwerksstrahl und die entsprechenden Geräusche ablenken und ableiten können. Eine Untersuchung der von diesen Einrichtungen ausgehenden Lärmimmission, die sich durch zusätzliche Erdwälle oder weitere Schallschutzwände weiter dämpfen und reduzieren lässt, erfolgt am besten durch die Behandlung der Schallschutzkabine als Quelle von Industrielärm und durch Anwendung eines geeigneten Lärm- und Schallausbreitungsmodells.

2.7.23. *Berechnung kumulativer Pegel*

In den Abschnitten 2.7.14 bis 2.7.19 wird die Berechnung des Ereignisschallpegels einer einzelnen Flugbewegung an einem einzelnen Beobachtungsort beschrieben. Die Berechnung der Gesamtlärmexposition an diesem Ort erfolgt durch Akkumulierung der Ereignispegel aller lärmerheblichen Flugbewegungen, d. h. aller ankommenden und abgehenden Flüge, die den kumulativen Pegel beeinflussen.

2.7.24. *Gewichtete äquivalente Schallpegel*

Zeitgewichtete äquivalente Schallpegel, die die gesamte empfangene signifikante Flugzeugschallenergie berücksichtigen, werden generisch mit der folgenden Formel ausgedrückt:

$$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg\left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_{i=1}^{N} g_i \cdot 10^{L_{E,i}/10}\right] + C \qquad (2.7.56)$$

Die Addition erfolgt über sämtliche Lärmereignisse N während des Zeitintervalls T_0, für das der Lärmindex gilt. $L_{E,i}$ ist der Einzelereignis-Lärmexpositionspegel des i-ten Lärmereignisses. g_i ist ein tageszeitabhängiger Gewichtungsfaktor (in der Regel definiert für die Zeitspannen Tag, Abend und Nacht). Im Prinzip ist g_i ein Multiplikationsfaktor für die Anzahl der Flüge in bestimmten Zeiträumen. Die Konstante C kann unterschiedliche Bedeutungen haben (normalisierende Konstante, jahreszeitliche Bereinigung usw.).

Unter Verwendung der Beziehung

$$g_i = 10^{\Delta_i/10}$$

bei der Δ_i die Dezibelgewichtung für den i-ten Zeitraum ist, lässt. sich Gleichung 2.7.56 umschreiben als

$$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg\left[\frac{t_0}{T_0}\sum_{i=1}^{N} 10^{(L_{E,i}+\Delta_i)/10}\right] + C \qquad (2.7.57)$$

d. h. die tageszeitliche Gewichtung wird durch eine additive Pegelverschiebung ausgedrückt.

2.7.25. *Die gewichtete Zahl der Flüge*

Der kumulative Lärmpegel wird durch Addition der Beiträge aller verschiedenen Muster oder Kategorien von Luftfahrzeugen auf unterschiedlichen Flugrouten, die das Flughafenszenario ausmachen, abgeschätzt.

Zur Beschreibung dieses Additionsprozesses werden die folgenden tiefgestellten Indizes eingeführt:

i Index für Luftfahrzeugmuster oder -kategorie,

j Index für Flugstrecke oder Unterstrecke (wenn Unterstrecken festgelegt sind),

k Index für Flugstreckensegment.

Viele Lärmindizes — vor allem äquivalente Schallpegel — enthalten tageszeitliche Gewichtungsfaktoren g_i in ihrer Definition (Gleichung 2.7.56 und 2.7.57).

▼**M2**

Der Additionsprozess lässt sich durch Einführung einer „gewichteten Zahl der Flüge“ vereinfachen:

$$M_{ij} = (g_{day} \cdot N_{ij,day} + g_{evening} \cdot N_{ij,evening} + g_{night} \cdot N_{ij,night}) \quad (2.7.58)$$

Die Werte N_{ij} stellen die Zahl der Flüge des Flugzeugmusters/der Flugzeugkategorie i auf der Strecke (oder Unterstrecke) j in den Zeiträumen Tag, Abend bzw. Nacht dar ([1]).

Anhand der Gleichung (2.7.57) ist der (generische) kumulative äquivalente Schallpegel L_{eq} am Beobachtungspunkt *(x,y)*

$$L_{eq,W}(x,y) = 10 \cdot \lg\left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_i \sum_j \sum_k M_{ij} \cdot 10^{L_{E,ijk}(x,y)/10}\right] + C \quad (2.7.59)$$

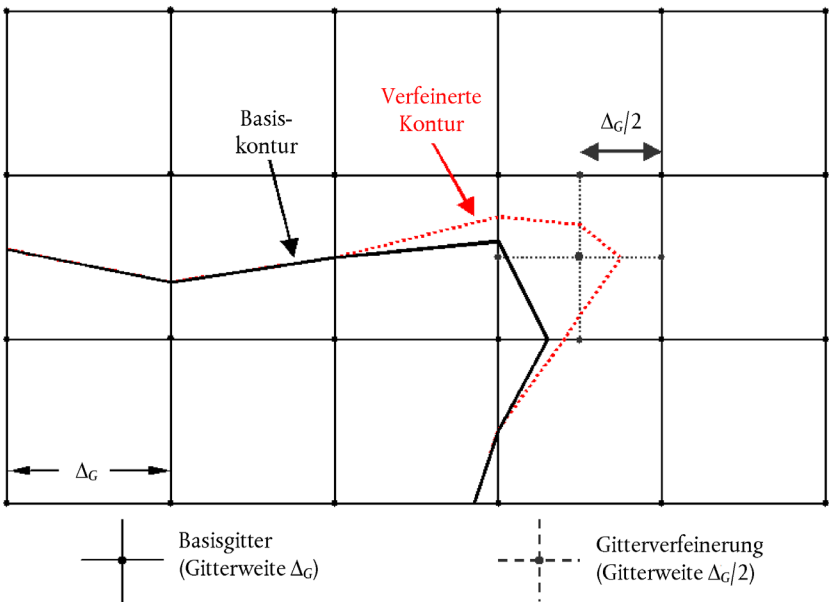
T_0 ist der Referenzzeitraum. Er hängt — außer von den Gewichtungsfaktoren g_i — von der spezifischen Definition des verwendeten Index (z. B. L_{DEN}) ab. $L_{E,ijk}$ ist der Einzelereignis-Lärmpegelbeitrag des Segments k von Strecke oder Unterstrecke j für den Flug eines Luftfahrzeugs der Kategorie i. Die Abschätzung von $L_{E,ijk}$ wird in den Abschnitten 2.7.14 bis 2.7.19 ausführlich beschrieben.

2.7.26. *Standardgitterberechnung und Verfeinerung*

Wenn Lärmkonturen durch Interpolation zwischen Indexwerten an rechteckig angeordneten Gitterpunkten ermittelt werden, hängt ihre Genauigkeit von der Wahl der Gitterweite (Maschenweite) Δ_G ab, vor allem innerhalb von Zellen, in denen ein großes Gefälle bei der räumlichen Verteilung des Index zu einer engen Krümmung der Konturen führt (siehe **Abbildung 2.7.s**). Durch eine engere Gitterweite lassen sich Interpolationsfehler reduzieren, doch erhöht sich damit die Zahl der Gitterpunkte, was die Berechnungszeit verlängert. Für eine Optimierung der Gitterweite müssen Modellierungsgenauigkeit und Laufzeit gegeneinander abgewogen werden.

Abbildung 2.7.s

Standardgitter und Gitterverfeinerung



([1]) Je nach Definition des verwendeten Lärmindex können die Zeiträume von diesen drei abweichen.

▼M2

Eine deutliche Verbesserung der Recheneffizienz mit genaueren Ergebnissen wird mit der Verwendung eines unregelmäßigen Gitters zur Verfeinerung der Interpolation in kritischen Zellen erzielt. Das in **Abbildung 2.7.s** abgebildete Verfahren besteht darin, die Maschenweite lokal zu verengen und den Großteil des übrigen Gitters unverändert zu lassen. Dies ist sehr unkompliziert und erfolgt mit den folgenden Schritten:

1. Festlegung einer Verfeinerungsschwellendifferenz ΔL_R für den Lärmindex.

2. Berechnung des Basisgitters für eine Gitterweite Δ_G.

3. Überprüfung der Differenzen ΔL der Indexwerte zwischen benachbarten Gitterknoten.

4. Bei Bestehen von Differenzen $\Delta L > \Delta L_R$ Festlegung eines neuen Gitters mit Gitterweite $\Delta_G/2$ und Abschätzung der Pegel für die neuen Knoten auf folgende Weise:

$$\text{Wenn} \begin{cases} \Delta L \leq \Delta L_R \\ \\ \Delta L > \Delta L_R \end{cases} \text{Berechnung des neuen Wertes} \begin{cases} \text{durch lineare Interpolation benachbarter Werte.} \\ \\ \text{völlig neu anhand von Basiseingabedaten.} \end{cases}$$

5. Wiederholung der Schritte 1-4, bis alle Differenzen kleiner sind als die Schwellendifferenz.

6. Abschätzung der Konturen durch lineare Interpolation.

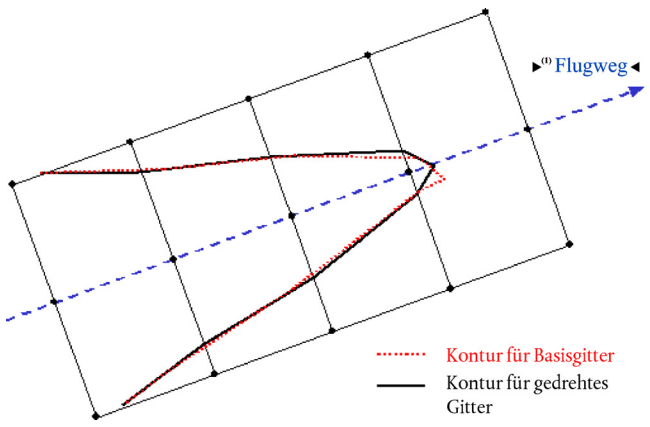
Soll die Wertereihe mit anderen aggregiert werden (z. B. bei der Berechnung gewichteter Indizes durch Addition getrennter Tag-, Abend- und Nachtkonturen), ist darauf zu achten, dass die getrennten Gitter identisch sind.

2.7.27. *Verwendung gedrehter Gitter*

In vielen praktischen Fällen verläuft eine Lärmkontur in Wirklichkeit symmetrisch um einen ►C1 Flugweg ◄. Wenn die ►C1 Richtung dieses Flugwegs ◄ jedoch nicht mit dem Berechnungsgitter ausgefluchtet ist, kann dies einen asymmetrischen Konturverlauf zur Folge haben.

Abbildung 2.7.t

Verwendung eines gedrehten Gitters



►(1) C1

Die einfachste Möglichkeit zur Vermeidung dieses Effekts ist eine engmaschigere Gestaltung des Gitters, was jedoch die Rechenzeit verlängert. Eine elegantere Lösung besteht darin, das Berechnungsgitter so zu drehen, dass seine Richtung ►C1 parallel zu den Hauptflugwegen ◄ (d. h. in der Regel parallel zur Hauptpiste) verläuft. **Abbildung 2.7.t** zeigt die Wirkung einer derartigen Gitterdrehung auf den Konturverlauf.

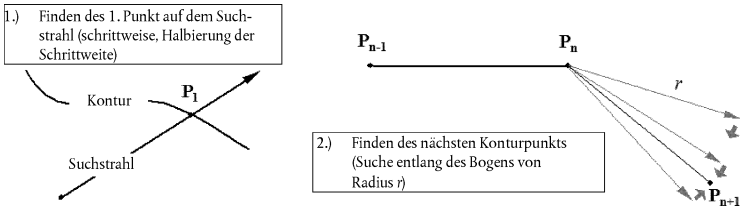
▼M2

2.7.28. *Nachzeichnen von Konturen*

Ein zeitsparender Algorithmus, bei dem bei nur wenig mehr Rechenaufwand darauf verzichtet werden kann, eine ganze Gitterreihe von Indexwerten zu berechnen, besteht darin, den Verlauf der Kontur Punkt für Punkt nachzuzeichnen. Dazu bedarf es zweier Grundschritte, die auszuführen und zu wiederholen sind (siehe **Abbildung 2.7.u**):

Abbildung 2.7.u

Konzept des Nachzeichnungsalgorithmus

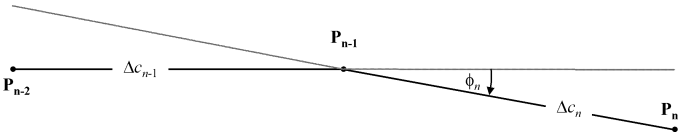


Schritt 1 besteht darin, einen ersten Punkt $\mathbf{P_1}$ auf der Kontur zu finden. Dies erfolgt durch Berechnung der Lärmindexpegel L in abstandsgleichen Schritten entlang eines „Suchstrahls“, von dem erwartet wird, dass er die benötigte Kontur des Pegels L_C kreuzt. Beim Kreuzen der Kontur ändert die Differenz $\delta = L_C - L$ das Vorzeichen. Daraufhin wird die Schrittweite entlang des Strahls halbiert, und die Suchrichtung wird umgekehrt, und zwar so lange, bis δ kleiner ist als eine vorher festgelegte Genauigkeitsschwelle.

Schritt 2, der so lange wiederholt wird, bis die Kontur hinreichend definiert ist, besteht darin, den nächsten Punkt auf der Kontur L_C zu finden, der sich in einem bestimmten geradlinigen Abstand r vom aktuellen Punkt befindet. In aufeinanderfolgenden Winkelschritten werden Indexpegel und Differenzen δ an den Enden von Vektoren berechnet, die einen Bogen mit dem Radius r beschreiben. Durch eine entsprechende Halbierung und Umkehrung der Inkremente, diesmal in Richtung des Vektors, wird der nächste Konturpunkt mit vorher festgelegter Genauigkeit bestimmt.

Abbildung 2.7.v

Geometrische Parameter zur Definition der Bedingungen für den Nachzeichnungsalgorithmus



Es werden einige Nebenbedingungen gestellt, um zu gewährleisten, dass die Kontur mit einem hinreichenden Grad der Genauigkeit abgeschätzt wird (siehe **Abbildung 2.7.v**):

1. Die Länge der Sehne Δc (Abstand zwischen zwei Konturpunkten) muss innerhalb eines Intervalls $[\Delta c_{min}, \Delta c_{max}]$ liegen, z. B. [10 m, 200 m].

2. Das Längenverhältnis zwischen zwei benachbarten Sehnen der Längen Δc_n und Δc_{n+1} muss begrenzt sein, z. B. $0{,}5 < \Delta c_n / \Delta c_{n+1} < 2$.

3. Hinsichtlich einer guten Anpassung der Sehnenlänge an den Konturverlauf muss die folgende Bedingung erfüllt sein:

$$\Phi_n \cdot \max(\Delta c_{n-1}, \Delta c_n) \leq \varepsilon \ (\varepsilon \approx 15 \text{ m})$$

▼C1

Dabei ist Φ_n die Differenz der Sehnenrichtungen.

▼M2

Wie Erfahrungen mit diesem Algorithmus zeigen, müssen im Durchschnitt zwei bis drei Indexwerte berechnet werden, um einen Konturpunkt mit einer Genauigkeit von besser als 0,01 dB zu bestimmen.

Besonders bei einer notwendigen Berechnung großer Konturen beschleunigt dieser Algorithmus die Berechnungszeit erheblich. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass seine Umsetzung Erfahrung voraussetzt, vor allem, wenn sich eine Kontur in getrennte Inseln aufteilt.

2.8. **Zuweisung von Lärmpegeln und von Bewohnern zu Gebäuden**

Für die Bewertung der Lärmexposition der Bevölkerung sind nur Wohngebäude zu betrachten. Anderen nicht zu Wohnzwecken genutzten Gebäuden wie Schulen, Krankenhäuser, Bürogebäude oder Fabriken sind keine Personen zuzuweisen. Der Zuweisung von Bewohnern zu den Wohngebäuden sind die neuesten amtlichen Daten (entsprechend den einschlägigen Regelungen des Mitgliedstaates) zugrunde zu legen.

Da die Fluglärmberechnung anhand eines Rasters mit der Auflösung 100 m × 100 m erfolgt, sind die Pegel auf der Basis der Lärmpegel des nächstgelegenen Rasterpunkts zu interpolieren.

Bestimmung der Anzahl der Bewohner eines Gebäudes

Die Anzahl der Bewohner eines Wohngebäudes ist ein wichtiger Zwischenparameter für die Abschätzung der Lärmexposition. Leider stehen Daten zu diesem Parameter nicht immer zur Verfügung. Im Folgenden ist angegeben, wie sich dieser Parameter aus besser verfügbaren Daten ableiten lässt.

Es werden folgende Symbole verwendet:

BA = base area (Gebäudegrundfläche),

DFS = dwelling floor space (Wohnfläche),

▼C1

DUFS = dwelling unit floor space (Fläche der Wohneinheit),

▼M2

H = height (Gebäudehöhe),

FSI = dwelling floor space per inhabitant (Wohnfläche je Bewohner),

Inh = number of inhabitants (Anzahl der Bewohner),

NF = number of floors (Geschossanzahl),

V = volume of residential buildings (Rauminhalt von Wohngebäuden).

Zur Berechnung der Anzahl der Bewohner ist je nach Verfügbarkeit der Daten entweder das Verfahren „Fall 1“ oder das Verfahren „Fall 2“ heranzuziehen.

FALL 1: Daten zur Anzahl der Bewohner sind verfügbar

1A: Die Anzahl der Bewohner ist bekannt oder wurde ausgehend von den Wohneinheiten geschätzt. In diesem Fall ist die Anzahl der Bewohner eines Gebäudes die Summe der Anzahl der Bewohner aller Wohneinheiten im Gebäude:

$$Inh_{building} = \sum_{i=1}^{n} Inh_{dwelling_{unit_i}} \quad (2.8.1)$$

1B: Die Anzahl der Bewohner ist nur für Gesamteinheiten bekannt, die größer sind als ein Gebäude, z. B. Blockränder, Häuserblocks, Quartiere oder eine ganze Gemeinde. In diesem Fall wird die Anzahl der Bewohner eines Gebäudes ausgehend vom Rauminhalt des Gebäudes geschätzt:

$$Inh_{building} = \frac{V_{building}}{V_{total}} \times Inh_{total} \quad (2.8.2)$$

Der Index *„total“* bezieht sich hier auf die jeweils betrachtete Gesamteinheit. Der Rauminhalt des Gebäudes ist das Produkt aus seiner Grundfläche und seiner Höhe:

▼M2

$$V_{building} = BA_{building} \times H_{building} \quad (2.8.3)$$

Ist die Gebäudehöhe nicht bekannt, ist sie auf Grundlage der Geschossanzahl $NF_{building}$ unter Annahme einer durchschnittlichen Geschosshöhe von 3 m zu schätzen:

$$H_{building} = NF_{building} \times 3 \text{ m} \quad (2.8.4)$$

Ist die Geschossanzahl ebenfalls nicht bekannt, ist ein für das Quartier oder den Stadtteil repräsentativer Standardwert für die Geschossanzahl zu verwenden.

Der Gesamtrauminhalt V_{total} von Wohngebäuden in der betrachteten Gesamteinheit wird als Summe der Rauminhalte aller Wohngebäude in der Gesamteinheit berechnet:

$$V_{total} = \sum_{i=1}^{n} V_{building_i} \quad (2.8.5)$$

FALL 2: Daten zur Anzahl der Bewohner nicht verfügbar

In diesem Fall wird die Anzahl der Bewohner auf der Grundlage der durchschnittlichen Wohnfläche je Bewohner *FSI* geschätzt. Ist dieser Parameter nicht bekannt, ist ein nationaler Standardwert zu verwenden.

2A: Die Wohnfläche ist auf Basis der Wohneinheiten bekannt. In diesem Fall wird die Anzahl der Bewohner jeder Wohneinheit wie folgt geschätzt:

$$Inh_{dwelling_{unit_i}} = \frac{DUFS_i}{FSI} \quad (2.8.6)$$

Nun kann die Anzahl der Bewohner des Gebäudes wie in FALL 1A geschätzt werden.

2B: Die Wohnfläche ist für das gesamte Gebäude bekannt, d. h. die Summe der Wohnflächen aller Wohneinheiten im Gebäude ist bekannt. In diesem Fall wird die Anzahl der Bewohner wie folgt geschätzt:

$$Inh_{building} = \frac{DFS_{building}}{FSI} \quad (2.8.7)$$

2C: Die Wohnfläche ist nur für Gesamteinheiten bekannt, die größer sind als ein Gebäude, z. B. Blockränder, Häuserblocks, Quartiere oder eine ganze Gemeinde.

In diesem Fall wird die Anzahl der Bewohner eines Gebäudes ausgehend vom Rauminhalt des Gebäudes wie im FALL 1B beschrieben und die Gesamtzahl der Bewohner wie folgt geschätzt:

$$Inh_{total} = \frac{DFS_{total}}{FSI} \quad (2.8.8)$$

2D: Die Wohnfläche ist unbekannt. In diesem Fall wird die Anzahl der Bewohner eines Gebäudes wie in FALL 2B beschrieben und die Wohnfläche wie folgt geschätzt:

$$DFS_{building} = BA_{building} \times 0{,}8 \times NF_{building} \quad (2.8.9)$$

Der Faktor 0,8 ist der Umrechnungsfaktor *Bruttogeschossfläche* → *Wohnfläche*. Ist ein anderer Faktor als repräsentativ für die Gegend bekannt, ist dieser zu verwenden und eindeutig zu dokumentieren.

▼M2

Ist die Geschossanzahl des Gebäudes nicht bekannt, ist sie anhand der Gebäudehöhe $H_{building}$ zu schätzen, was typischerweise eine gebrochene Geschosszahl zum Ergebnis hat:

$$NF_{building} = \frac{H_{building}}{3\ \text{m}} \qquad (2.8.10)$$

Sind weder die Gebäudehöhe noch die Anzahl der Geschosse bekannt, ist ein für das Quartier oder den Stadtteil repräsentativer Standardwert für die Geschossanzahl zu verwenden.

Zuweisung von Empfangspunkten zu Gebäudefassaden

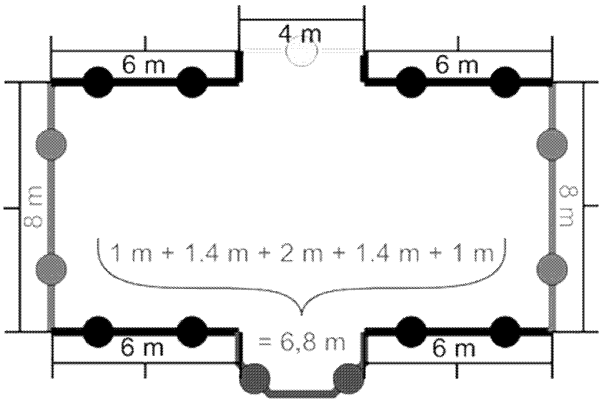
Die Ermittlung der Lärmexposition der Bevölkerung beruht auf einer Empfangspunkthöhe von 4 m über der Geländehöhe vor Wohngebäudefassaden.

Zur Berechnung der Anzahl der Bewohner ist entweder das Verfahren Fall 1 oder das Verfahren Fall 2 für bodenseitige Lärmquellen zu verwenden. Für gemäß 2.6 berechneten Fluglärm werden alle Bewohner eines Gebäudes mit dem nächstgelegenen Berechnungspunkt im Gitter assoziiert.

F A L L 1

Abbildung a

Beispiel für Empfangsorte um ein Gebäude herum nach dem Verfahren FALL 1



a) Segmente mit einer Länge von mehr als 5 m werden in regelmäßige Abschnitte der größtmöglichen Länge, aber kleiner/gleich 5 m unterteilt. Die Empfangspunkte werden in die Mitte jedes regelmäßigen Abschnitts gesetzt.

b) Die verbleibenden Segmente mit einer Länge von mehr als 2,5 m sind durch einen Empfangspunkt in der Mitte jedes Segments vertreten.

c) Die verbleibenden benachbarten Segmente mit einer Gesamtlänge von mehr als 5 m werden analog zu a und b als Polylinienobjekte behandelt.

d) Die einem Empfangspunkt zugewiesene Anzahl der Bewohner ist mit der Länge der repräsentierten Fassade zu gewichten, so dass die Summe über alle Empfangspunkte die Gesamtzahl der Bewohner repräsentiert.

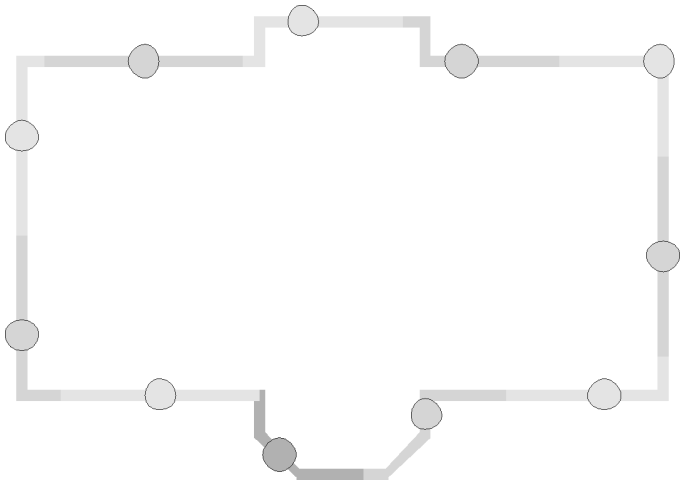
e) Nur bei Gebäuden mit Geschossflächen, die auf eine einzige Wohneinheit je Geschoss hindeuten, wird der Lärmpegel der am stärksten exponierten Fassade direkt für die Statistik verwendet und zur Anzahl der Bewohner in Beziehung gesetzt.

▼**M2**

FALL 2

Abbildung b

Beispiele für Empfangsorte um ein Gebäude herum nach dem Verfahren FALL 2



a) Die Fassaden werden gesondert betrachtet oder alle 5 m vom Startpunkt an aufgeteilt, so dass ein Empfangsort in der Mitte des Fassadenteils oder des 5-m-Segments gesetzt wird.

b) Der verbleibende Abschnitt hat seinen Empfangspunkt in der Mitte.

c) Die einem Empfangspunkt zugewiesene Anzahl der Bewohner ist mit der Länge der repräsentierten Fassade zu gewichten, so dass die Summe über alle Empfangspunkte die Gesamtzahl der Bewohner repräsentiert.

d) Nur bei Gebäuden mit Geschossflächen, die auf eine einzige Wohneinheit je Geschoss hindeuten, wird der Lärmpegel der am stärksten exponierten Fassade direkt für die Statistik verwendet und zur Anzahl der Bewohner in Beziehung gesetzt.

3. EINGABEDATEN

Eingabedaten, die jeweils im Zusammenhang mit den oben beschriebenen Methoden zu verwenden sind, werden in Anlage F bis Anlage I aufgeführt.

Sind in Anlage F bis Anlage I aufgeführte Eingabedaten nicht anwendbar oder verursachen Abweichungen vom wahren Wert, die die in 2.1.2 und 2.6.2 genannten Bedingungen nicht erfüllen, so können andere Werte verwendet werden, vorausgesetzt, die verwendeten Werte und die Methodik ihrer Herleitung sind hinreichend dokumentiert, wozu auch ein Nachweis der Eignung gehört. Diese Informationen sind öffentlich zur Verfügung zu stellen.

4. MESSMETHODEN

Werden aus einem beliebigen Grund Messungen durchgeführt, müssen diese entsprechend den Grundsätzen für die zeitlich gemittelten Messungen nach ISO 1996-1:2003 und ISO 1996-2:2007 oder, für Fluglärm, nach ISO 20906:2009 erfolgen.

▼M2

Anlage A

Datenanforderungen

In Abschnitt 2.7.6 des Haupttextes werden in allgemeinen Worten die Anforderungen an fallspezifische Flughafen- und Flughafenbetriebsdaten beschrieben, die für die Berechnung von Lärmkonturen benötigt werden. Die folgenden Datenblätter enthalten Beispieldaten für einen hypothetisch angenommenen Flughafen. Die speziellen Formate der Daten hängen generell von den Anforderungen und Erfordernissen des jeweiligen Lärmmodellierungssystems und Untersuchungsszenarios ab.

Anmerkung: Es wird empfohlen, geografische Informationen (Bezugspunkte usw.) in kartesischen Koordinaten anzugeben. Die Auswahl des entsprechenden Koordinatensystems hängt in der Regel davon ab, was für Karten verfügbar sind.

A1 ALLGEMEINE FLUGHAFENDATEN

Bezeichnung des Flughafens	Hypothetischer Flughafen	
Koordinatensystem	UTM, Zone 15, Referenz WGS-84	
Flugplatzbezugspunkt, ARP	3 600 000 m E	6 300 000 m N
	Mittelpunkt Start-/Landebahn 09L-27R	
Höhe ARP	120 m /	
Durchschnittliche Lufttemperatur am ARP (*)	12,0 °C	
Durchschnittliche relative Feuchtigkeit am ARP (*)	60 %	
Durchschn. Windgeschwindigkeit und Windrichtung (*)	5 kt	270 Grad
Quelle der topografischen Daten	Unbekannt	
(*) Für jedes interessierende Zeitintervall (Tageszeit, Jahreszeit usw.) zu wiederholen.		

A2 BEZEICHNUNG DER START- BZW. LANDEBAHN

Bezeichnung der Start- bzw. Landebahn	09L	
Anfangspunkt S/L-Bahn	3 599 000 m E	6 302 000 m N
Endpunkt S/L-Bahn	3 603 000 m E	6 302 000 m N
Start-of-Roll-Punkt	3 599 000 m E	6 302 000 m N
Landeschwelle	3 599 700 m E	6 302 000 m N
Höhe Anfang S/L-Bahn	110 m	
Mittlere Bahnneigung (Gradient)	0,001	

Handelt es sich um versetzte Landeschwellen, kann die Beschreibung der Start-/Landebahn wiederholt werden; alternativ besteht die Möglichkeit, Erläuterungen zu den versetzten Schwellen in den Abschnitt „Beschreibung des Kurses über Grund“ aufzunehmen.

▼M2

A3 BESCHREIBUNG DES KURSES ÜBER GRUND

Liegen keine Radardaten vor, so werden für die Beschreibung des Kurses über Grund die folgenden Angaben benötigt.

Strecke Nr.	001
Streckenbezeichnung	Dep 01 – 09L
Ab S/L-Bahn	09L
Streckentyp	Abflug
Länge der Versetzung gegenüber Start-of-Roll-Punkt	0 m
Anzahl Unterstrecken	7

Beschreibung Kernstrecke

Segment Nr.	Geradlinig [m]	Gekrümmt			Standardabweichung für seitliche Streuung am Segmentende [m]
		L/R	Steuerkursänderung [°]	Radius [m]	
1	10 000				2 000
3		R	90,00	3 000	2 500
4	20 000				3 000

Strecke Nr.	002
Streckenbezeichnung	App 01 – 09L – Disp 300
Ab S/L-Bahn	09L
Streckentyp	Anflug
Länge der Versetzung gegenüber Landeschwelle	300 m
Anzahl Unterstrecken:	1

Beschreibung Kernstrecke

Segment Nr.	Geradlinig [m]	Gekrümmt			Standardabweichung für seitliche Streuung am Segmentende [m]
		L/R	Steuerkursänderung [°]	Radius[m]	
1	30 000				0

Angaben zur Anflugstrecke	
Gleitwinkel für Anflugstrecken	2,7°
Flughöhe bei Empfang der Gleitflugvorgabe	4 000 ft

▼M2

A4 BESCHREIBUNG FLUGVERKEHR

Bezugszeitrahmen	366 d (1.1.2014 bis 31.12.2014)	= 8 784 h
Tageszeitraum I	Von 7 bis 19 Uhr	= 12 h
Tageszeitraum II	Von 19 bis 23 Uhr	= 4 h
Tageszeitraum III	Von 23 bis 7 Uhr	= 8 h

DATENBLATT FLUGVERKEHRSBESCHREIBUNG — BEWEGUNGEN PRO STRECKE			
►(1) **Flugweg** ◄ **Nr.**		001	
Streckenbezeichnung		Dep 01 – 09L	
Flugzeugbezeichnung	**Bewegungen im Zeitraum**		
	I	**II**	**III**
A/C 1, Dep.1	20 000	4 000	1 000
A/C 2, Dep.4	10 000	5 000	500
A/C 4, Dep.3	2 000	300	0
►(2) **Flugweg** ◄ **Nr.**		002	
Streckenbezeichnung		Dep 01 – 09L – Disp 300	
Flugzeugbezeichnung	**Bewegungen im Zeitraum**		
	I	**II**	**III**
A/C 1, App.1	18 000	2 000	5 000
A/C 2, App.1	10 000	3 000	2 500
A/C 4, App.1	1 300	0	1 000

►(1) C1

▼M2

A5 DATENBLATT FLUGVERFAHREN

Beispiel: Boeing 727-200 Kapitel 3 entsprechend der Ableitung aus den Radardaten mit Hilfe der Hinweise in Abschnitt 2.7.9 des Haupttextes.

Flugzeugbezeichnung	B727C3
NPD-ID-Kennung laut ANP-Datenbank	JT8E5
Anzahl Triebwerke	3
Betriebsweise	Abflug
Tatsächliche Flugzeugmasse [t]	71,5
Gegenwind [m/s]	5
Temperatur [°C]	20
Flugplatzhöhe NN [m]	83

Segment Nr.	Abstand zum Bezugspunkt (RP) (1) [m]	Höhe [m]	Geschwindigkeit über Grund [m/s]	Triebwerksleistung (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) Der Bezugspunkt (RP) ist bei Abflügen der Start-of-Roll-Punkt und bei Anflügen die Landeschwelle.
(2) Die Einheiten entsprechen den Einheiten laut ANP-Datenbank.

▼**M2**

Beispiel für ein Flugverfahrensprofil anhand der in der ANP-Datenbank abgelegten A/C-Daten:

Flugzeugbezeichnung laut ANP-Datenbank	B727C3
NPD-ID-Kennung laut ANP-Datenbank	JT8E5
Anzahl Triebwerke	3
Betriebsweise	Abflug
Tatsächliche Flugzeugmasse [t]	71,5
Gegenwind [m/s]	5
Temperatur [°C]	15
Flugplatzhöhe NN [m]	100

Segment Nr.	Modus	Ziel	Klappen	Triebwerksleistung
1	Start		5	Starten
2	Anfangssteigflug	Flughöhe 1 500 ft	5	Starten
3	Klappen einfahren	210 kt angezeigt (IAS) Steigrate ROC 750 ft/min	0	Max. Steigen
4	Beschleunigen	250 kt angezeigt (IAS) Steigrate ROC 1 500 ft/min	0	Max. Steigen
5	Steigflug	10 000 ft	0	Max. Steigen

▼M2

Anlage B

Flugleistungsberechnung

Begriffe und Symbole

Die in Anlage B verwendeten Bezeichnungen und Symbole entsprechen dem herkömmlichen Sprachgebrauch der Ingenieure im Bereich der Flugleistungsberechnung. Einige grundlegende Begriffe werden im Folgenden im Interesse fachfremder Anwender näher umrissen. Um Widersprüche mit dem Haupttext möglichst gering zu halten, sind die Symbole in dieser Anlage meist separat definiert. Im Haupttext angegebene Größen haben hier die gleichen Symbole; einige wenige Größe werden abweichend verwendet und sind mit einem Sternchen (*) versehen. Gelegentlich stehen US-Einheiten und SI-Einheiten nebeneinander; auch das geschieht im Interesse der Konventionen, die den Anwendern verschiedener Disziplinen geläufig sind.

Begriffe

▼C1

Break-Point — „Break-Point“, siehe Flat-Rating

▼M2

Berichtigte Fluggeschwindigkeit (CAS) — (auch bezeichnet als kalibrierte, äquivalente oder korrigiert angezeigte Fluggeschwindigkeit oder Gerätegeschwindigkeit). Die Geschwindigkeit des Luftfahrzeugs bezogen auf die umgebende Luft entsprechend der Anzeige eines kalibrierten Bordinstruments. Die Eigengeschwindigkeit (wahre Fluggeschwindigkeit) ist normalerweise höher und kann bei bekannter Luftdichte anhand der korrigiert angezeigten Fluggeschwindigkeit berechnet werden.

Korrigierter Nettoschub — Der Nettoschub ist die Antriebskraft, die ein Triebwerk auf die Flugzeugzelle ausübt. Bei einer gegebenen Einstellung der Leistung (*EPR* oder N_1) nimmt diese Kraft bei wachsender Höhe mit der Luftdichte ab; der korrigierte Nettoschub ist der Schub auf Höhe des Meeresspiegels.

Flat-Rating — Bei bestimmten hohen Baugruppentemperaturen kommt es mit ansteigender Umgebungslufttemperatur zu einem Abfall des Triebwerksschubs — und umgekehrt. Das bedeutet, es besteht eine kritische Lufttemperatur, bei deren Überschreiten der *Nennschub* nicht mehr erreicht werden kann. Bei neuesten Triebwerken wird das als „Flat-Rated Temperature“ bezeichnet, da bei niedrigeren Lufttemperaturen der Schub im Interesse einer maximalen Nutzungsdauer automatisch auf Nennschub begrenzt wird. Der Schub fällt bei Temperaturen oberhalb dieser Grenztemperatur ohnehin ab. Diese Leistungsgrenze wird oft auch als „*Break-Point*“ oder „*Break-Temperatur*“ bezeichnet.

Geschwindigkeit — Betrag des Geschwindigkeitsvektors (bezogen auf das Flugplatzkoordinatensystem).

Nennschub — Die Nutzungsdauer eines Flugzeugtriebwerks hängt stark von den Betriebstemperaturen seiner Komponenten ab. Je höher die erzeugte Leistung bzw. der erzeugte Schub, desto höher die Temperaturen und

▼**M2**

	desto kürzer die Lebensdauer. Um die Anforderungen an Leistung und Lebensdauer gleichermaßen zu berücksichtigen, haben leistungsangepasste („flat-rated“) Triebwerke spezielle *Nennwerte* (*Schub-Ratings*) für Abheben, Steigflug und Reiseflug, mit denen maximal zulässige Leistungswerte für den Normalbetrieb festgelegt sind.
Schubeinstellungsparameter	Der Pilot kann keinen speziellen Triebwerksschub anwählen, sondern wählt stattdessen eine geeignete Einstellung für diesen Parameter, der im Cockpit angezeigt wird, üblicherweise das Triebwerksdruckverhältnis (EPR) oder die Drehzahl (N_1) des Niederdruckrotors (oder Fans).

Symbole

Kenngrößen sind dimensionslos, soweit nicht anders angegeben. Symbole und Abkürzungen, die in der Liste fehlen, werden nur sporadisch gebraucht und an entsprechender Stelle im Text definiert. Die Indizes 1 und 2 bezeichnen die am Anfang bzw. Ende eines Segments vorliegenden Bedingungen. Überstriche bezeichnen Segmentmittelwerte, d. h. dem Durchschnitt von Start- und Endwerten.

a	Mittlere Beschleunigung, ft/s^2
a_{max}	Maximal verfügbare Beschleunigung, ft/s^2
A, B, C, D	Klappenbeiwerte
E, F, $G_{A,B}$*, H*	Triebwerksschubbeiwerte
F_n	Nettoschub je Triebwerk, lbf
F_n/δ	Korrigierter Nettoschub je Triebwerk, lbf
G	Steiggradient
G'	Steiggradient bei Triebwerksausfall
G_R	Mittlerer Start-/Landebahngradient, positiv bei Steigung
g	Schwerebeschleunigung, ft/s^2
ISA	Internationale Standardatmosphäre
N *	Anzahl der Schub erzeugenden Triebwerke
R	Gleitzahl C_D/C_L
ROC	Segment-Steigrate (ft/min)
s	Zurückgelegter Weg auf dem ►**C1** Flugweg ◄, ft
s_{TO8}	Startstrecke bei Gegenwind von 8 kt, ft

▼**M2**

s_{TOG}	Nach w und G_R korrigierte Startstrecke, ft
s_{TOw}	Startstrecke bei Gegenwind w, ft
T	Lufttemperatur, ° C
T_B	Break-Point-Temperatur, ° C
V	Geschwindigkeit über Grund, kt
V_C	Berichtigte Fluggeschwindigkeit, kt
V_T	Wahre Fluggeschwindigkeit, kt
W	Flugzeuggewicht, lb
w	Gegenwindgeschwindigkeit, kt
Δs	Auf den ►**C1** Flugweg ◄ projizierte Segmentlänge in stiller Luft, ft
Δs_w	Gegenwindberichtigte bodenprojizierte Segmentlänge, ft
δ	p/p_o, Verhältnis Außenluftdruck am Flugzeug zum Normalluftdruck auf Meereshöhe: p_o = 101,325 kPa (bzw. 1 013,25 mb)
ε	Querneigungswinkel, Radiant
γ	Steigwinkel/Sinkwinkel, Radiant
θ	$(T + 273,15)/(T_0 + 273,15)$ Verhältnis Lufttemperatur in der Höhe zur Standardlufttemperatur auf Meereshöhe: T_0 = 15,0 °C
σ *	ρ/ρ_0 = Verhältnis Luftdichte in der Höhe zu NN-Wert (auch $\sigma = \delta/\theta$)

B1 EINFÜHRUNG

Flugbahnsynthese

In dieser Anlage werden Empfehlungen für Verfahren zur Berechnung des Flugprofils eines Flugzeugs anhand spezifischer aerodynamischer und triebwerksbezogener Parameter, des Flugzeuggewichts, der atmosphärischen Bedingungen, des Kurses über Grund und des Betriebsverfahrens (Flugkonfiguration, Leistungseinstellung, Vorwärtsgeschwindigkeit, Vertikalgeschwindigkeit usw.). Das Betriebsverfahren wird als Satz von *Verfahrensschritten* beschrieben, mit denen vorgeschrieben wird, wie das Profil zu fliegen ist.

Das Flugprofil für Start oder Anflug wird von einer Reihe geradliniger Segmente dargestellt, deren Endpunkte als *Profilpunkte* bezeichnet werden. Die Berechnung des Flugprofils erfolgt mit aerodynamischen und schubkraftbezogenen Gleichungen, die zahlreiche Koeffizienten und Konstanten enthalten, die für die spezielle Kombination von Flugzeugzelle und Triebwerk bekannt sein müssen. Dieser Berechnungsprozess wird im Text als *Synthese* der Flugbahn bezeichnet.

Neben den Leistungsparametern des Luftfahrzeugs, die aus der ANP-Datenbank bezogen werden können, sind für diese Gleichungen folgende Angaben erforderlich: 1) Flugzeug-Bruttogewicht, 2) Anzahl der Triebwerke, 3) Lufttemperatur, 4) Höhe der Start-/Landebahn über NN und 5) die Verfahrensschritte (ausgedrückt als Leistungseinstellungen, Klappenstellung, Fluggeschwindigkeit und — während der Beschleunigung — durchschnittliche Steig-/Sinkgeschwindigkeit) für

▼M2

jedes Segment während Start und Anflug. Jedes Segment wird dann eingeordnet als Startlauf, Abheben oder Landen, Steigflug mit konstanter Geschwindigkeit, Leistungsdrosselung, Steigen mit Beschleunigung mit oder ohne Klappeneinziehen, Sinken mit oder ohne Abbremsung und/oder Klappenanstellung, oder Endanflug. Das Flugprofil wird Schritt für Schritt aufgebaut, wobei die Anfangsparameter eines jeden Segments identisch mit den Endparametern des vorhergehenden Segments sind.

Die aerodynamischen Leistungsparameter in der ANP-Datenbank sollen die tatsächliche Flugbahn eines Flugzeugs für die angegebenen Referenzbedingungen mit ausreichender Genauigkeit darstellen (siehe **Abschnitt 2.7.6 im Haupttext**). Die Eignung der aerodynamischen Parameter und Triebwerksbeiwerte für Lufttemperaturen bis 43 °C, Flugplatzhöhen bis 4 000 ft und über einen in der ANP-Datenbank angegebenen Gewichtsbereich ist nachgewiesen. Die Gleichungen gestatten demnach die Berechnung von Flugbahnen für andere Bedingungen — d. h. Flugzeuggewicht, Windgeschwindigkeit, Lufttemperatur und Flugbahnhöhe (Luftdruck) außerhalb des Referenzbereichs — in der Regel mit ausreichender Genauigkeit für die Berechnung durchschnittlicher Schallpegelkonturen in der Umgebung eines Flughafens.

Abschnitt B-4 erläutert, wie die Kurvenflugeffekte beim Starten berücksichtigt werden. Damit lässt sich die Querneigung bei der Berechnung der seitlichen Richtwirkungseffekte (Effekte der Triebwerksanbringung) einbeziehen. Beim Kurvenflug werden abhängig von Kurvenradius und Flugzeuggeschwindigkeit in der Regel auch die Steiggradienten reduziert. (Die Kurvenflugeffekte im Landeanflug sind komplexer und werden erst einmal ausgespart. Das wirkt sich jedoch auf die Lärmkonturen kaum aus.)

In den **Abschnitten B-5** bis **B-9** werden die empfohlene Methodik für die Erstellung von Abflugprofilen anhand von ANP-Beiwerten und Verfahrensschritten beschrieben.

Die Abschnitte B-10 und **B-11** haben die verwendete Methodik für die Erstellung von Anflugprofilen anhand von ANP-Beiwerten und Verfahrensschritten zum Gegenstand.

Abschnitt B-12 enthält durchgerechnete Beispiele.

Für die Berechnung des Nettoschubs von Düsentriebwerken bzw. Propellern sind separate Gleichungssätze vorgesehen. Sofern nicht anders angemerkt, gelten die Gleichungen für die aerodynamische Leistung eines Flugzeugs für düsen- und propellergetriebene Flugzeuge gleichermaßen.

Mathematische Symbole sind am Anfang dieser Anlage und/oder beim ersten Auftreten im Text definiert. In allen Gleichungen müssen die Einheiten der Beiwerte, Koeffizienten und Konstanten natürlich mit den Einheiten der entsprechenden Parameter und Variablen übereinstimmen. Um Übereinstimmung mit den ANP-Datenbanken zu gewährleisten, wird in dieser Anlage den im Bereich der Flugzeugleistungsrechnung üblichen Konventionen gefolgt: Angabe der Strecken und Höhen in Fuß (ft), Geschwindigkeit in Knoten (kt), Masse in Pound (lb), Kraft in Pound-force (korrigierter Nettoschub für hohe Temperaturen) und so weiter — auch wenn bestimmte Maße (z. B. Atmosphäre) in SI-Einheiten ausgedrückt werden. Werden bei der Modellierung abweichende Einheiten verwendet, sollte sehr sorgfältig darauf geachtet werden, dass bei Übernahme der Gleichungen entsprechende Umrechnungsfaktoren zur Anwendung kommen.

▼**M2**

Flugbahnanalyse

In einigen Modellierungsprogrammen werden die Flugbahninformationen nicht als Verfahrensschritte dargestellt, sondern als Positions- und Zeitkoordinaten, die gewöhnlich über die Analyse von Radardaten ermittelt werden. Dies wird in **Abschnitt 2.7.7** des Haupttextes erörtert. In diesem Fall werden die hier vorgestellten Gleichungen „umgekehrt“ verwendet, d. h. die Schubparameter der Triebwerke werden aus der Bewegung des Luftfahrzeugs abgeleitet und nicht umgekehrt. Nachdem die Flugbahndaten gemittelt und auf Segmentform reduziert worden sind und jedes Segment nach Steigen oder Sinken, Beschleunigen oder Abbremsen sowie Schub- und Klappenveränderungen eingeordnet ist, handelt es sich im Allgemeinen um einen relativ geradlinigen Vorgang, anders als bei der Synthese, wo oftmals iterative Prozesse ablaufen.

B2 TRIEBWERKSSCHUB

Die von jedem Triebwerk erzeugte Antriebskraft ist eine der fünf Größen, die am Ende jedes einzelnen Flugbahnsegments festzulegen ist ►**C1** (neben Flughöhe über Grund, Geschwindigkeit, Leistungseinstellung und Querneigung) ◄. Der Nettoschub stellt diejenige Komponente des Bruttoschubs eines Triebwerks dar, die für den Antrieb zur Verfügung steht. Bei aerodynamischen und akustischen Berechnungen ist der Nettoschub auf Normalluftdruck auf Meereshöhe bezogen. Dies wird als *korrigierter Nettoschub* F_n/δ bezeichnet.

Das ist entweder der Nettoschub, der verfügbar ist, wenn mit einem vorgegebenen *Schub-Rating* gearbeitet wird, oder der Nettoschub, der sich ergibt, wenn der *Schubeinstellungsparameter* auf einen bestimmten Wert gesetzt wird. Für ein Turbojet- oder Turbofantriebwerk, das mit einem spezifischen Schub-Rating arbeitet, ergibt sich der korrigierte Nettoschub aus der Gleichung

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_c + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T \qquad \text{(B-1)}$$

wobei Folgendes gilt:

F_n	Nettoschub je Triebwerk, lbf,
δ	Verhältnis Außenluftdruck am Flugzeug zum Normalluftdruck auf Meereshöhe, d. h. zu 101,325 kPa (oder 1 013,25 mb) [Ref. 1],
F_n/δ	korrigierter Nettoschub je Triebwerk, lbf,
V_C	berichtigte Fluggeschwindigkeit, kt,
T	Außenlufttemperatur, in der das Flugzeug sich bewegt (°C), und
E, F, G_A, G_B, H	Schubkonstanten oder Schubbeiwerte für Temperaturen unterhalb der Flat-Rating-Temperatur des Triebwerks bei verwendetem Schub-Rating (am aktuellen Segment der Flugbahn für Start/Aufstieg bzw. Anflug), lb.s/ft, lb/ft, lb/ft^2, lb/°C. Können aus der ANP-Datenbank bezogen werden.

In der ANP-Datenbank werden auch Daten bereitgestellt, die die Berechnung des nicht begrenzten Schubs in Abhängigkeit von einem Schubeinstellungsparameter ermöglichen. Das wird von einigen Herstellern als Triebwerksdruckverhältnis *EPR (Engine Pressure Ratio)*, von anderen als „Low-Pressure Rotor Speed“ oder Fandrehzahl N_1 bezeichnet. Wenn dieser Parameter das Druckverhältnis *EPR* ist, wird Gleichung B-1 ersetzt durch

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_1 \cdot EPR + K_2 \cdot EPR^2 \qquad \text{(B-2)}$$

wobei K_1 und K_2 Koeffizienten aus der ANP-Datenbank sind, die den korrigierten Nettoschub und das Triebwerksdruckverhältnis im Bereich des für die vorgegebene Machzahl des Flugzeugs interessierenden Triebwerksdruckverhältnisses verknüpfen.

▼**M2**

Wenn das Flugpersonal die Triebwerkdrehzahl N_1 als Schubeinstellungsparameter verwendet, sieht die verallgemeinerte Schubgleichung wie folgt aus

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_C + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_3 \cdot \left(\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}\right) + K_4 \cdot \left(\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}\right)^2 \quad \text{(B-3)}$$

wobei Folgendes gilt:

N_1 Drehzahl von Niederdruckkompressor- (oder Fan-) und Niederdruckturbinenstufe des Triebwerks, %,

θ = (T + 273)/288,15, Verhältnis der absoluten Gesamttemperatur am Triebwerkseinlass zur absoluten Standardlufttemperatur auf Meereshöhe [Ref. 1],

$\frac{N_1}{\sqrt{\theta}}$ korrigierte Niederdruckrotordrehzahl, %; und

K_3, K_4 Konstanten, abgeleitet aus Triebwerksdaten, die die interessierende Drehzahl N_1 umfassen.

An dieser Stelle ist anzumerken, dass *E, F, G_A, G_B* und *H* in den Gleichungen B-2 und B-3 beim betreffenden Flugzeug andere Werte als in Gleichung B-1 annehmen können.

Nicht jeder Term der Gleichung ist in jedem Falle erheblich. So kann sich beispielsweise für Flat-Rated-Triebwerke der Temperatur-Term erübrigen, wenn die Lufttemperatur unterhalb des Break-Points (typischerweise 30 °C) liegt. Bei Triebwerken ohne Flat-Rating ist bei der Schubbemessung die Umgebungstemperatur zu berücksichtigen. Oberhalb der Flat-Rating-Temperatur des Triebwerks müssen für die Bestimmung des verfügbaren Schubs andere Koeffizienten (*E, F, G_A, G_B* und *H)$_{high}$* verwendet werden. Die normale Vorgehensweise wäre dann, dass F_n/δ mit Hilfe sowohl unterer als auch oberer Temperaturbeiwerte berechnet wird und der höhere Schubwert für Temperaturen *unter* der Flat-Rating-Temperatur und der untere berechnete Schubwert für Temperaturen *über* der Flat-Rating-Temperatur verwendet wird.

Soweit nur Schubbeiwerte für den unteren Temperaturbereich vorliegen, kann das folgende Verhältnis Verwendung finden:

$$(F_n/\delta)_{high} = F \cdot V_C + (E + H \cdot T_B) \cdot (1 - 0{,}006 \cdot T)/(1 - 0{,}006 \cdot T_B) \quad \text{(B-4)}$$

wobei Folgendes gilt:

$(F_n/\delta)_{high}$ korrigierter Nettoschub für hohe Temperaturen (lbf),

T_B Break-Point-Temperatur (falls kein definitiver Wert vorhanden, ist ein Standardwert von 30 °C anzusetzen).

Die ANP-Datenbank enthält Werte für die Konstanten und Koeffizienten (Beiwerte) der Gleichungen B-1 bis B-4.

Für propellergetriebene Flugzeuge sollte der korrigierte Nettoschub des jeweiligen Triebwerks aus Diagrammen abgelesen oder mit folgender Gleichung berechnet werden:

$$F_n/\delta = (326 \cdot \eta \cdot P_p/V_T)/\delta \quad \text{(B-5)}$$

wobei Folgendes gilt:

η Propellerwirkungsgrad einer gegebenen Art der Propelleranbringung und in Abhängigkeit von Propellerdrehzahl und Fluggeschwindigkeit des Flugzeugs,

V_T wahre Fluggeschwindigkeit, kt,

P_p Nettoantriebskraft für die gegebene Flugbedingung, z. B. maximale Startleistung oder maximale Steigleistung, hp.

▼M2

Die Parameter in Gleichung B-5 werden in der ANP-Datenbank für die Einstellungen des maximalen Startschubs und des maximalen Steigschubs bereitgestellt.

Die wahre Fluggeschwindigkeit V_T wird anhand der berichtigten Fluggeschwindigkeit V_C nach folgender Beziehung schätzungsweise ermittelt:

$$V_T = V_C/\sqrt{\sigma} \qquad \text{(B-6)}$$

wobei σ: Verhältnis Luftdichte am Flugzeug zum Wert auf Höhe über NN.

Hinweise zum Arbeiten mit vermindertem Startschub

Es kommt nicht selten vor, dass das Startgewicht eines Luftfahrzeugs geringer ist als das zulässige Startgewicht und/oder die verfügbare Startbahnlänge die für den maximalen Startschub erforderliche Mindestlänge überschreitet. In solchen Fällen hat es sich in der Praxis durchgesetzt, dass der Triebwerksschub im Interesse einer längeren Lebensdauer der Triebwerke und teilweise auch aus Lärmschutzgründen auf Werte unter Maximum reduziert wird. Der Triebwerksschub kann nur soweit herabgesetzt werden, wie dies die Sicherheit nicht gefährdet. Das von Luftverkehrsgesellschaften verwendete Berechnungsverfahren zur Bestimmung des Schubreduzierungsbetrags ist dementsprechend reguliert: das Verfahren ist komplex und berücksichtigt zahlreiche Faktoren wie Startgewicht, Außenlufttemperatur, gemeldete Startbahnstrecken, Startbahnhöhe und Kriterien der Hindernisfreiheit. Deshalb variiert die Schubreduzierung von Flug zu Flug.

Da die Auswirkungen auf die Lärmkonturen im Startbereich enorm sein können, sollten die Schubreduzierungen bei der Modellierung angemessen berücksichtigt werden, wozu im Interesse bestmöglicher Vorkehrungen praktischer Rat von den Luftverkehrsgesellschaften eingeholt werden sollte.

Falls eine praktische Beratung nicht möglich ist, ist es auf jeden Fall ratsam, solche Einrechnungen auf alternative Weise vorzunehmen. Eine direkte Übernahme der betriebstechnischen Berechnungen in die Lärmmodellierung ist unpraktisch und wäre angesichts der üblichen Vereinfachungen und Näherungen, die zur Berechnung ►C1 durchschnittlicher Dauerschallpegel ◄ vorgenommen werden, auch nicht zweckdienlich. Die folgenden Hinweise bieten eine praktikable Alternative. Da auf diesem Gebiet derzeit umfangreiche Forschungsarbeiten laufen, bleiben Änderungen vorbehalten.

Wie die Analyse der Daten von Flugdatenschreibern gezeigt hat, ist der Grad der Schubreduzierung stark an das Verhältnis des tatsächlichen Startgewichts zum zulässigen Startgewicht (RTOW) geknüpft, bis hin zu einem festen unteren Grenzwert ([1]); d. h.

$$F_n/\delta = (F_n/\delta)_{max} \cdot W/W_{RTOW} \qquad \text{(B-7)}$$

wobei: $(F_n/\delta)_{max}$ maximaler Nennschub, W tatsächliches Bruttostartgewicht und W_{RTOW} zulässiges Startgewicht.

Das zulässige Startgewicht (RTOW) ist das zulässige Startgewicht, das unter Einhaltung der Startstreckenlänge sowie Triebwerksausfall- und Hindernisanforderungen gefahrlos eingesetzt werden kann. Das RTOW ist abhängig von verfügbarer Startbahnlänge, Flugplatzhöhe, Temperatur, Gegenwind und Klappenwinkel. Diese Informationen können bei den Luftverkehrsgesellschaften eingeholt werden und dürften einfacher erhältlich sein als Angaben über tatsächliche Schubreduzierungen. Das RTOW kann alternativ dazu mit Daten aus Flughandbüchern berechnet werden.

([1]) Lufttüchtigkeitsbehörden legen in der Regel eine untere Schubgrenze fest, oftmals 25 % unter dem Höchstwert.

▼M2

Reduzierter Steigschub

Wenn Luftverkehrsgesellschaften mit reduziertem Startschub arbeiten, setzen sie oft, aber nicht immer, den Steigschub im Verhältnis zum Maximum herunter ([1]). Damit wird Situationen vorgebeugt, in denen am Ende des mit Startschub vorgenommenen Anfangssteigflugs die Leistung erhöht werden muss, statt dass sie zurückgenommen wird. Hier lässt sich jedoch eine gemeinsame Basis schwieriger formulieren. Einige Gesellschaften verwenden unterhalb des maximalen Steigschubs feste Stufen, die manchmal als Steigstufe 1 und Steigstufe 2 bezeichnet werden und den Steigschub typischerweise um 10 % bzw. 20 % gegenüber dem Maximum reduzieren. Es wird empfohlen, bei Verwendung eines reduzierten Startschubs auch die Steigschubwerte um 10 % zu reduzieren.

B3 VERTIKALPROFILE VON LUFTTEMPERATUR, LUFTDRUCK, LUFTDICHTE UND WINDGESCHWINDIGKEIT

Im Rahmen dieses Dokuments wird davon ausgegangen, dass die höhenabhängigen Temperatur-, Druck- und Dichteschwankungen entsprechend der internationalen Standardatmosphäre auf die Höhe über Normalnull bezogen sind. Die nachstehend beschriebenen Methoden sind für Flugplatzhöhen bis zu 4 000 ft über Meereshöhe und für Lufttemperaturen bis zu 43 °C (109 °F) bestätigt.

Die mittlere Windgeschwindigkeit ist in Wirklichkeit zwar höhen- und zeitabhängig, aber für die Modellierung von Lärmkonturen ist eine Einrechnung dieser Variabilität in der Regel nicht praktikabel. Statt dessen beruhen die im Folgenden angegebenen Flugleistungsgleichungen auf der allgemeinen Annahme, dass das Flugzeug jederzeit direkt in einen (Standard-)Gegenwind von 8 kt hineinsteuert — unabhängig vom Kompasskurs (obwohl in Schallausbreitungsrechnungen kein expliziter Ansatz einer mittleren Windgeschwindigkeit erfolgt). Es werden Methoden zur Anpassung der Ergebnisse an andere Gegenwindgeschwindigkeiten angeboten.

B4 KURVENFLUGEFFEKTE

In den restlichen Abschnitten dieser Anlage werden die methodischen Ansätze zur Berechnung der erforderlichen Eigenschaften der Segmente, die die Profilpunkte *s*,*z* verbinden und die zweidimensionale Flugbahn in der vertikalen Ebene über dem ►C1 Flugweg ◄ definieren. Die Reihenfolge der Segmente folgt der Bewegungsrichtung. Am Ende eines jeden Segments (bzw. am Anfang der Rollbewegung im Falle des ersten Segments einer Abflugsequenz), wo die Betriebsparameter und der nächste Verfahrensschritt festgelegt werden, müssen Steigwinkel und zurückgelegte Strecke bis zu dem Punkt, an dem die erforderliche Höhe und/oder Geschwindigkeit erreicht wird, berechnet werden.

Bei gerader Strecke wird hierzu ein einzelnes Profilsegment verwendet, dessen Geometrie dann direkt (teilweise aber auch mit iterativem Anteil) bestimmt werden kann. Falls jedoch eine Kurve beginnt oder endet oder sich der Radius bzw. die Richtung der Kurve ändert, bevor die geforderten Endbedingungen erreicht sind, wäre ein Einzelsegment unzureichend, da sich Auftrieb und Luftwiderstand des Luftfahrzeugs mit der Querneigung ändern. Zur Berücksichtigung der Kurveneffekte auf den Steigflug sind zur Umsetzung des Verfahrensschrittes zusätzliche Profilsegmente wie folgt erforderlich.

Die Konstruktion des Kurses über Grund ist in Abschnitt **2.7.13** des Haupttextes beschrieben. Dies geschieht unabhängig vom Flugprofil eines Luftfahrzeugs (wobei aber sorgfältig darauf zu achten ist, keine Kurven zu definieren, die unter normalen Betriebszwängen gar nicht geflogen werden könnten). Da jedoch Kurven einen Einfluss auf das Flugprofil — ►C1 Flughöhe über Grund und Geschwindigkeit in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke ◄ — nehmen, lässt sich das Flugprofil nicht unabhängig vom ►C1 Flugweg ◄ bestimmen.

([1]) Reduzierte Schubwerte nach Anfangssteigflug mit Startleistung.

▼**M2**

Um in einem Kurvenflug die Geschwindigkeit zu halten, muss der aerodynamische Auftrieb des Flügels so erhöht werden, dass Fliehkraft und Flugzeuggewicht ausgeglichen sind. Das erhöht jedoch den Widerstand und demzufolge den erforderlichen Antriebsschub. Die Effekte des Kurvenflugs werden in den Gleichungen der Leistungsrechnung in Abhängigkeit vom Querneigungswinkel ε ausgedrückt, der für ein Luftfahrzeug, das im Horizontalflug mit konstanter Geschwindigkeit auf einer kreisförmigen Kurvenbahn fliegt, wie folgt gegeben ist:

$$\varepsilon = \tan^{-1}\left\{\frac{2{,}85 \cdot V^2}{r \cdot g}\right\} \qquad \text{(B-8)}$$

wobei V Geschwindigkeit über Grund, kt,

r Kurvenradius, ft,

g ist die Schwerebeschleunigung, ft/s^2.

Für alle Kurven wird ein konstanter Radius angenommen, während Effekte zweiter Ordnung aus nichthorizontalen Flugbahnen außer Acht gelassen werden; die Querneigungswinkel beruhen ausschließlich auf dem Kurvenradius r des Kurses über Grund.

Zur Umsetzung eines Verfahrensschritts wird mit Hilfe des am Anfangspunkt bestehenden Querneigungswinkels ε — wie in Gleichung B-8 für den Streckensegmentradius r definiert — ein vorläufiges Profilsegment berechnet. Falls die berechnete Länge des vorläufigen Segments weder den Anfangspunkt noch den Endpunkt einer Flugkurve kreuzt, wird das vorläufige Segment bestätigt und die Aufmerksamkeit wendet sich dem nächsten Schritt zu.

Falls aber das vorläufige Segment einen oder mehrere Start- oder Endpunkte von Kurven kreuzt (mit Änderung von ε) ([1]), werden die Flugparameter am ersten entsprechenden Punkt per Interpolation geschätzt (siehe Abschnitt **2.7.13**) und gemeinsam mit dessen Koordinaten als Endpunktwerte abgespeichert und das Segment entsprechend abgeschnitten. Der zweite Teil des Verfahrensschritts beginnt dann am besagten Punkt — wobei vorläufig wieder davon ausgegangen wird, dass dieser Teilschritt mit den gleichen Endbedingungen, aber mit neuem Anfangspunkt und neuem Querneigungswinkel, in einem einzigen Segment abgeschlossen werden kann. Falls dieses zweite Segment auf eine weitere Änderung des Radius bzw. der Richtung der Kurve stößt, ist ein drittes Segment nötig — und so weiter bis zum Erreichen der Endbedingungen.

Näherungsmethode

Es wird deutlich, dass eine vollständige Berücksichtigung der Kurvenflugeffekte gemäß obiger Beschreibung ein rechnerisch hochkomplexer Vorgang ist, da das Steigprofil eines Luftfahrzeugs für jeden von ihm überflogenen ►**C1** Flugweg ◄ separat berechnet werden muss. Da kurvenflugbedingte Änderungen des Vertikalprofils in der Regel einen deutlich geringeren Einfluss auf die Konturen haben als Änderungen des Querneigungswinkels, verzichten einige Anwender zur Umgehung dieser Komplexität — wenn auch auf Kosten der Präzision — auf die Profilauswirkungen von Kurvenflügen, berücksichtigen bei der Berechnung der seitlichen Lärmabstrahlung jedoch den Querneigungswinkel (siehe Abschnitt 2.7.19). Bei dieser Approximation werden die Profilpunkte je Flug nur ein einziges Mal berechnet, und zwar unter Zugrundelegung eines geradlinigen Kurses über Grund (mit ε = 0).

B5 STARTLAUFSTRECKE

Der Startschub beschleunigt das Flugzeug auf der Startbahn bis zum Abheben. Die berichtigte Fluggeschwindigkeit wird dann für die gesamte Anfangsphase des Aufstiegs als konstant angenommen. Es wird angenommen, dass das Fahrwerk, sofern es einziehbar ist, kurz nach dem Abheben eingezogen wird.

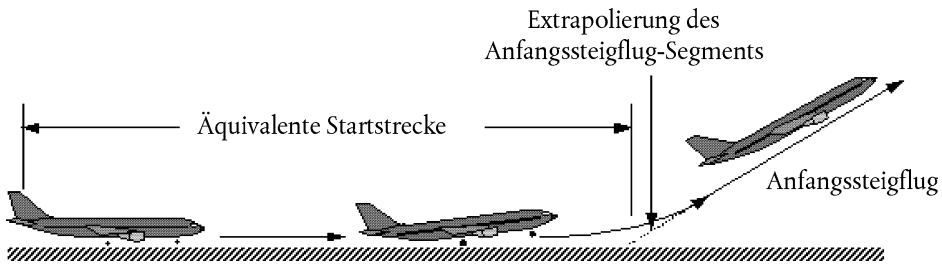
([1]) In die Lärmberechnungen werden Untersegmente eingefügt, um Kontursprünge an den Verbindungsstellen zwischen Geradeaus- und Kurvenflug infolge abrupter Änderungen des Querneigungswinkels zu vermeiden und lineare Querneigungswinkelübergänge über die ersten und letzten 5 Grad der Flugkurve zu ermöglichen. In den Leistungsrechnungen ist das nicht notwendig; der Querneigungswinkel ist immer durch Gleichung B-8 gegeben.

▼**M2**

Im Rahmen dieses Dokuments wird die tatsächliche Startlaufstrecke annäherungsweise durch eine äquivalente Startstrecke (mit Standard-Gegenwind von 8 kt), s_{TO8}, bestimmt, die gemäß **Abbildung B-1** definiert ist als die auf der Startbahn gelegene Entfernung ab dem Lösen der Bremse bis zu dem Punkt, an dem eine geradlinige Verlängerung der mit eingezogenem Fahrwerk vollzogenen anfänglichen Steigflugbahn die Startbahn schneidet.

Abbildung B-1

Äquivalente Startstrecke



Für eine waagerechte Startbahn wird die äquivalente Startlaufstrecke s_{TO8} in Fuß anhand der folgenden Gleichung berechnet:

$$S_{TO8} = \frac{B_8 \cdot \theta \cdot (W/\delta)^2}{N \cdot (F_n/\delta)} \qquad \text{(B-9)}$$

wobei Folgendes gilt:

B_8 Beiwert mit Eignung für eine spezielle Kombination von Flugzeug/Klappenstellung für die ISA-Referenzbedingungen unter Einbeziehung von Gegenwind mit 8 kt, ft/lbf,

W Flugzeugbruttogewicht bei Lösen der Bremse, lbf,

N Anzahl Schub erzeugender Triebwerke.

Anmerkung: Da mit der Gleichung B-9 der unterschiedliche Schub in Abhängigkeit von Fluggeschwindigkeit und Startbahnhöhe berücksichtigt wird, hängt der Beiwert B_8 für ein gegebenes Flugzeug allein von der Klappenstellung ab.

Bei Gegenwind, der nicht der Standardgeschwindigkeit von 8 kt entspricht, wird die Startlaufstrecke wie folgt korrigiert:

$$S_{TOw} = S_{TO8} \cdot \frac{(V_C - w)^2}{(V_C - 8)^2} \qquad \text{(B-10)}$$

wobei Folgendes gilt:

S_{Tow} Startlaufstrecke korrigiert in Bezug auf Gegenwind *w*, ft,

V_C (in dieser Gleichung) berichtigte Geschwindigkeit bei Startrotation, kt,

w Gegenwind, kt.

Die Startlaufstrecke wird wie folgt auch in Bezug auf den Startbahngradienten korrigiert:

$$S_{TOG} = S_{TOw} \cdot \frac{\alpha}{(\alpha - g \cdot G_R)} \qquad \text{(B-11)}$$

▼M2

wobei Folgendes gilt:

S_{TOG} in Bezug auf Gegenwind und Startbahngradient korrigierte Startlaufstrecke (ft),

α mittlere Beschleunigung auf der Startbahn, gleich $(V_C \cdot \sqrt{\sigma})^2/(2 \cdot s_{TOw})$, ft/s^2,

G_R Startbahngradient; positiv bei Steigung in Startrichtung.

B6 STEIGFLUG MIT KONSTANTER GESCHWINDIGKEIT

Dieser Segmenttyp wird durch die berichtigte Fluggeschwindigkeit des Flugzeugs, die Klappeneinstellung und ►C1 durch die Flughöhe über Grund und den Querneigungswinkel am Segmentende ◄ im Zusammenspiel mit der Gegenwindgeschwindigkeit (Standardwert 8 kt) definiert. Wie bei jedem Segment sind die Parameter am Segmentanfang, darunter der korrigierte Nettoschub, identisch mit den Parametern vom Ende des vorhergehenden Segments — es kommen keine Unstetigkeiten vor (außer bei Klappenwinkel und Querneigungswinkel, für die in diesen Berechnungen sprunghafte Änderungen zulässig sind). Die Nettoschubwerte des Segmentendes werden zuerst mit der zutreffenden Gleichung aus B-1 bis B-5 berechnet. Der durchschnittliche geometrische Steigwinkel γ (siehe **Abbildung B-1**) ergibt sich dann durch

$$\gamma = \arcsin\left(K \cdot \left[N \cdot \frac{\overline{F_n/\delta}}{\overline{W/\delta}} - \frac{R}{\cos\varepsilon} \right] \right) \qquad \text{(B-12)}$$

wobei gilt: die Überstriche bezeichnen Mittelsegmentwerte (= Durchschnitt aus Startpunkt- und Endpunktwerten — in der Regel Werte aus der Segmentmitte) und

K geschwindigkeitsabhängige Konstante, ist 1,01 bei $V_C \leq 200$ kt oder sonst 0,95. Diese Konstante berücksichtigt die Auswirkungen auf den Steiggradienten durch einen Aufstieg bei 8 Knoten Gegenwind und die immanente Beschleunigung bei einem Steigflug mit konstanter berichtigter Fluggeschwindigkeit (die Eigenfluggeschwindigkeit steigt mit höhenbedingt abnehmender Luftdichte),

R Verhältnis von Widerstandsbeiwert zu Auftriebsbeiwert des Flugzeugs entsprechend der gegebenen Klappenstellung. Das Fahrwerk wird als eingefahren angenommen,

ε Querneigungswinkel, Radiant.

Der Steigwinkel wird um den Gegenwind w wie folgt korrigiert:

$$\gamma_w = \gamma \cdot \frac{(V_C - 8)}{(V_C - w)} \qquad \text{(B-13)}$$

wobei: γ_w mittlerer gegenwindbereinigter Steigwinkel.

Die Wegstrecke, die das Flugzeug über Grund zurücklegt, Δs, während es in einem Winkel von γ_w von der Anfangshöhe h_1 zu einer Endhöhe h_2 aufsteigt, ergibt sich durch

$$\Delta_S = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan\gamma_w} \qquad \text{(B-14)}$$

In der Regel kommt der Steigflug mit konstanter Fluggeschwindigkeit in zwei getrennten Phasen eines Abflugprofils vor. Die erste Phase, die zuweilen als *Anfangssteigflug* bezeichnet wird, beginnt unmittelbar nach dem Abheben, wo aus Gründen der Sicherheit die Fluggeschwindigkeit des Flugzeugs mindestens der sicheren Steigfluggeschwindigkeit entsprechen muss. Dies ist eine vorgeschriebene Geschwindigkeit und muss bei Normalstart spätestens in einer Höhe von 35 ft über der Startbahn erreicht werden. Es ist jedoch allgemeine

▼M2

Praxis, im Anfangssteigflug eine Geschwindigkeit zu fliegen, die etwas höher, und zwar 10-20 kt höher, als die sichere Steigfluggeschwindigkeit ist, was für einen tendenziell besseren Steiggradienten in dieser Anfangsphase sorgt. Die zweite Phase beginnt nach dem Rückfahren der Klappe und der Anfangsbeschleunigung und wird als *Steigflug* bezeichnet.

Im Anfangssteigflug hängt die Fluggeschwindigkeit von der Stellung der Startklappen und vom Bruttogewicht des Flugzeugs ab. Die berichtigte Anfangssteiggeschwindigkeit V_{CTO} wird in erster Näherung wie folgt berechnet:

$$V_{CTO} = C \cdot \sqrt{\mathrm{W}} \tag{B-15}$$

Wobei C ein geeigneter Beiwert für die Klappeneinstellung (kt/√lbf) ist, der aus der ANP-Datenbank ausgelesen wird.

Beim Steigflug nach erfolgter Beschleunigung ist die berichtigte Fluggeschwindigkeit ein vom Anwender eingegebener Parameter.

B7 SCHUBRÜCKNAHME (ÜBERGANGSSEGMENT)

Der Schub wird an einem bestimmten Punkt nach dem Start reduziert bzw. gedrosselt (*Cutback*), um die Triebwerke zu schonen und oft auch um in bestimmten Gebieten den Lärmpegel zu reduzieren. Die Schubreduzierung erfolgt normalerweise entweder in einem mit konstanter Geschwindigkeit geflogenen Steigflugsegment (**Abschnitt B6)** oder in einem Beschleunigungssegment (**Abschnitt B8)**. Da es sich um einen relativ kurzen Vorgang handelt, der in der Regel nur 3 bis 5 Sekunden dauert, wird die Schubrücknahme dadurch modelliert, dass dem Primärsegment ein „Übergangssegment“ angefügt wird. Dies erfolgt gewöhnlich für eine horizontale Bodendistanz von 1 000 ft (305 m).

Betrag der Schubreduzierung

Im Normalbetrieb wird der Schub des Triebwerks auf die Einstellung für maximalen Steigschub abgesenkt. Anders als der Startschub kann der Steigschub unendlich gehalten werden, in der Praxis üblicherweise bis zum Erreichen der ersten Reiseflughöhe des Flugzeugs. Der maximale Steigschub bestimmt sich aus Gleichung B-1 mit Hilfe der vom Hersteller bereitgestellten maximalen Schubbeiwerte. Aus Gründen des Lärmschutzes kann jedoch eine zusätzliche Schubreduzierung erforderlich werden, die auch als „Deep Cutback“ bezeichnet wird. Aus Sicherheitsgründen ist die maximale Schubreduzierung auf einen Betrag begrenzt ([1]), der sich aus der Flugzeugleistung und der Triebwerkzahl bestimmt.

Diese Untergrenze der Schubreduzierung wird manchmal auch als Engine-Out-Schubreduzierung bezeichnet:

$$(F_n/\delta)_{engine.out} = \frac{(W/\delta_2)}{(N-1)} \cdot \left[\frac{\sin(\arctan(0{,}01 \cdot G'))}{K} + \frac{R}{\cos\varepsilon}\right] \tag{B-16}$$

wobei Folgendes gilt:

δ_2 Druckverhältnis in Höhe h_2,

G′ Steiggradient bei Triebwerksausfall in Prozent:

= 0 % für Flugzeuge mit ATR-Schubautomatik; sonst,

= 1,2 % für Flugzeug mit 2 Triebwerken,

= 1,5 % für Flugzeug mit 3 Triebwerken,

= 1,7 % für Flugzeug mit 4 Triebwerken.

([1]) „Noise Abatement Procedures“ ICAO Document 8168 „PANS-OPS“ Vol.1 Part V, Chapter 3, ICAO 2004.

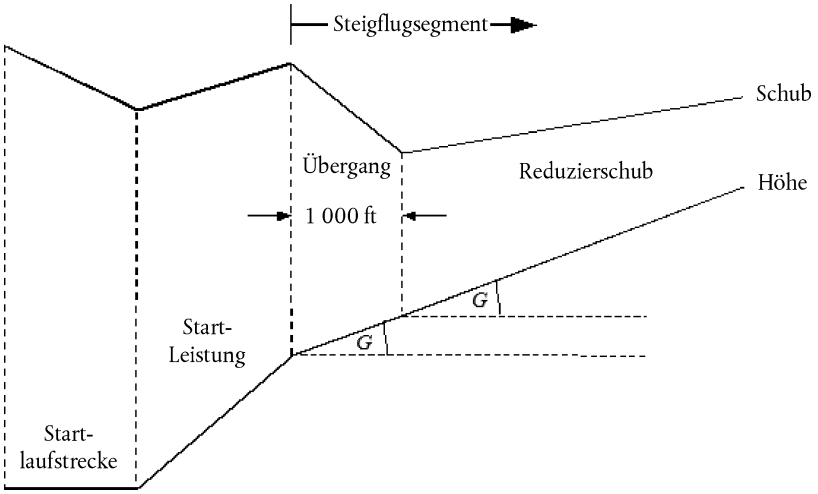
▼M2

Steigflugsegment mit konstanter Geschwindigkeit und Schubreduzierung

Der Gradient des Steigflugsegments wird mit Gleichung B-12 berechnet, wobei der Schub entweder nach B-1 mit Maximalsteigungsbeiwerten oder bei reduziertem Schub nach B-16 berechnet wird. Das Steigflugsegment wird anschließend in zwei Teilsegmente aufgeteilt, die den gleichen Steigwinkel aufweisen. Das ist in **Abbildung B-2** illustriert.

Abbildung B-2

Steigflugsegment mit konstanter Geschwindigkeit und Schubreduzierung (Abbildung nicht maßstabsgetreu)



Dem ersten Teilsegment wird eine Strecke über Grund von 1 000 ft (304 m) zugewiesen, und der korrigierte Nettoschub am Ende der 1 000 ft wird auf den Wert der Schubreduzierung gesetzt. (Wenn die ursprüngliche horizontale Entfernung kleiner als 2 000 ft ist, wird eine Hälfte des Segments für die Schubreduzierung verwendet.) Der Endschub am zweiten Teilsegment wird auch auf den Wert der Schubreduzierung gesetzt. Damit wird das zweite Teilsegment mit konstantem Schub geflogen.

B8 BESCHLEUNIGTER STEIGFLUG UND EINFAHREN DER KLAPPEN

Dies schließt sich gewöhnlich an den Anfangssteigflug an. Wie bei allen Flugsegmenten sind die Werte für Anfangshöhe h_1, wahre Fluggeschwindigkeit V_{T1} und Schub $(F_n/\ \delta)_1$ identisch mit den Endwerten des vorherigen Segments. Die berichtigte Fluggeschwindigkeit V_{C2} und die mittlere Steigrate *ROC* am Endpunkt sind Anwendereingaben (Querneigungswinkel ε ist abhängig von Kurvengeschwindigkeit und Kurvenradius). Aufgrund der wechselseitigen Abhängigkeit müssen die Endwerte der Höhe h_2, der wahren Fluggeschwindigkeit V_{T2} und des Schubs $(F_n/\ \delta)_2$ sowie die Segmentstreckenlänge Δs durch Iteration berechnet werden; die Endhöhe h_2 wird eingangs geschätzt und anschließend mit den Gleichungen B-16 und B-17 wiederholt neuberechnet, bis die Differenz zwischen aufeinanderfolgenden Schätzungen kleiner ist als eine entsprechend vorgegebene Toleranz, z. B. 1 ft. Eine praktikable Anfangsschätzung ist $h_2 = h_1 + 250$ ft.

Die Schätzung der Segmentstreckenlänge (zurückgelegte horizontale Entfernung) erfolgt durch

$$S_{seg} = 0{,}95 \cdot k^2 \cdot (V_{T2}^2 - V_{T1}^2)/2\ \ (\alpha_{max} - G \cdot g) \qquad \text{(B-17)}$$

▼**M2**

wobei Folgendes gilt:

0,95 Faktor zur Berücksichtigung des Einflusses des Gegenwinds von 8 kt beim Steigen mit 160 kt,

k Konstante zur Konvertierung von Knoten in ft/s = 1,688 ft/s pro kt,

V_{T2} = wahre Fluggeschwindigkeit am Segmentende, kt $V_{T2} = V_{C2}/\sqrt{\sigma_2}$

wobei: σ_2 = Luftdichteverhältnis in Endhöhe h_2,

α_{max} = maximale Beschleunigung im Horizontalflug (ft/s^2)

$$= g\left[N \cdot \overline{F_n/\delta}/\left(\overline{W/\delta}\right) - R/\cos\varepsilon\right]$$

G = Steiggradient$\approx \dfrac{ROC}{60 \cdot k \cdot \overline{V_T}}$

wobei: ROC = Steigrate, ft/min.

Mit Hilfe dieses Schätzwertes für Δs wird daraufhin die Endhöhe h_2' nach folgender Gleichung neu bestimmt:

$$h_2' = h_1 + s \cdot G/0{,}95 \qquad \text{(B-18)}$$

So lange der Fehler $|h'_2 - h_2|$ außerhalb der vorgegebenen Toleranz liegt, so lange werden die Schritte B-17 und B-18 mit den iterativ bestimmten aktuellen Segment-Endwerten für die Höhe h_2, die wahre Fluggeschwindigkeit V_{T2} und den korrigierten Nettoschub je Triebwerk $(F_n/\delta)_2$ wiederholt. Sobald der Fehler im Toleranzbereich liegt, wird der iterative Zyklus beendet und das Beschleunigungssegment bestimmt sich durch die letzten Segment-Endwerte.

Anm.: Falls während des Iterationsprozesses der Fall ($a_{max} - G \cdot g$) < 0,02 g eintritt, ist die Beschleunigung unter Umständen zu klein, um die gewünschte V_{C2} in einer angemessenen Entfernung zu erreichen. In diesem Fall kann der Steiggradient auf $G = a_{max}/g - 0{,}02$ begrenzt und so die gewünschte Steigrate reduziert werden, um eine akzeptable Beschleunigung aufrechtzuerhalten. Falls $G < 0{,}01$, ist daraus zu schlussfolgern, das nicht genügend Schub vorhanden ist, um die angegebene Beschleunigung und Steiggeschwindigkeit zu erreichen; die Berechnung sollte daraufhin beendet und die Verfahrensschritte geändert werden ([1]).

Die Länge des Beschleunigungssegments wird entsprechend dem Gegenwind w wie folgt korrigiert:

$$\Delta S_w = \Delta_S \cdot \frac{(V_T - w)}{(V_T - 8)} \qquad \text{(B-19)}$$

Beschleunigungssegment mit Schubreduzierung

Die Einrechnung der Schubreduzierung erfolgt hier genauso wie bei einem Segment mit Konstantgeschwindigkeit, wozu die Umwandlung seines ersten Teils in ein Übergangssegment erfolgt. Der Schubreduzierungswert wird so wie im Schubreduzierungsverfahren für Konstantgeschwindigkeit berechnet, und zwar nur nach Gleichung B-1. Es ist anzumerken, dass es in der Regel nicht möglich ist, zu beschleunigen und den Steigflug durchzuführen, während die Schubeinstellung auf Engine-Out-Minimum steht. Dem Schubübergang wird eine Strecke über Grund von 1 000 ft (305 m) zugewiesen und der korrigierte Nettoschub am

([1]) Das Computermodell sollte in beiden Fällen so programmiert werden, dass der Anwender über die vorliegende Diskrepanz informiert wird.

▼M2

Ende der 1 000 ft auf den Wert der Schubreduzierung gesetzt. Die Geschwindigkeit für das Ende des Segments wird für eine Segmentlänge von 1 000 ft per Iteration bestimmt. (Wenn die ursprüngliche horizontale Entfernung kleiner als 2 000 ft ist, wird eine Hälfte des Segments für die Schubänderung verwendet.) Der Endschub am zweiten Teilsegment wird auch auf den Wert der Schubreduzierung gesetzt. Damit wird das zweite Teilsegment mit konstantem Schub geflogen.

B9 ZUSÄTZLICHE STEIG- UND BESCHLEUNIGUNGSSEGMENTE NACH EINFAHREN DER KLAPPEN

Enthält die Bahn, in der der Steigflug beginnt, zusätzliche Beschleunigungssegmente, so sollte nochmals mit den Gleichungen B-12 bis B-19 gearbeitet werden, um die Länge des Kurses über Grund, den mittleren Steigwinkel und den jeweiligen Höhenzuwachs zu berechnen. ►C1 Wie zuvor ist die abschließende Flughöhe über Grund des Segments mittels Iteration zu bestimmen. ◄

B10 SINKFLUG UND VERZÖGERUNG

Beim Anflug muss das Flugzeug normalerweise sinken und die Geschwindigkeit drosseln, um die abschließende Anflugphase vorzubereiten, in der das Flugzeug durch die Betätigung der Landeklappen und das Ausfahren des Fahrwerks konfiguriert wird. Flugmechanisch gibt es keine Änderungen gegenüber dem Abflug; der Hauptunterschied besteht darin, dass das Höhen- und Geschwindigkeitsprofil grundsätzlich bekannt ist und hier für jedes Segment der Triebwerksschub bestimmt werden muss. Die grundlegende Kräftebilanzgleichung lautet

$$F_n/\delta = W \cdot \frac{R \cdot \cos\gamma + \sin\gamma + \alpha/g}{N \cdot \delta} \qquad \text{(B-20)}$$

Gleichung B-20 kann auf zweierlei Art verwendet werden. Zuerst können die Flugzeuggeschwindigkeiten am Anfang und am Ende eines Segments zusammen mit einem Sinkwinkel (oder einer horizontalen Segmentdistanz) sowie mit Anfangs- und Endhöhe des Segments bestimmt werden. In diesem Fall kann die Geschwindigkeitsreduzierung (Abbremsung) nach folgender Gleichung berechnet werden:

$$\alpha = \frac{(V_2/\cos\gamma)^2 - (V_1/\cos\gamma)^2}{(2 \cdot \Delta_S/\cos\gamma)} \qquad \text{(B-21)}$$

wobei Folgendes gilt: ►C1 Δs ist der überflogene Flugweg ◄; V_1 und V_2 sind die Geschwindigkeiten über Grund am Segmentanfang bzw. Segmentende, die nach folgender Gleichung berechnet werden:

$$V = \frac{V_C \cdot \cos\gamma}{\sqrt{\sigma}} - w \qquad \text{(B-22)}$$

Die Gleichungen B-20, B-21 und B-22 bestätigen, dass, wird die Geschwindigkeit über eine vorgegebene Distanz mit konstanter Sinkrate verringert, ein stärkerer Gegenwind dazu führt, dass zum Erzielen der gleichen Abbremsung mehr Schub benötigt wird, während bei Rückenwind für die gleiche Abbremswirkung weniger Schub erforderlich ist.

In der Praxis erfolgen die meisten, wenn nicht alle Abbremsungen im Anflug mit Leerlaufschub. Für die Zweitanwendung der Gleichung B-20 ist der Schub also als Leerlaufeinstellung definiert, und die Gleichung wird iterativ gelöst, um 1) die Abbremsung und 2) ►C1 die Flughöhe über Grund am Ende des Abbremssegments ◄ zu bestimmen — auf ähnliche Weise wie bei den Beschleunigungssegmenten im Abflug. In diesem Fall kann der Abbremsweg je nach Gegenwind und Rückenwind sehr unterschiedlich sein und mitunter ist für vertretbare Ergebnisse eine Verminderung des Sinkwinkels notwendig.

▼**M2**

Der Leerlaufschub ist bei den meisten Flugzeugen kein Nullschub und hängt bei vielen Flugzeugen auch von der Fluggeschwindigkeit ab. Demnach wird zur Lösung der Gleichung B-20 im Anwendungsfall der Abbremsung ein Leerlaufschub eingegeben; der Leerlaufschub wird durch eine Gleichung folgender Art berechnet:

$$(F_n/\delta)_{idle} = E_{idle} + F_{idle} \cdot V_C + G_{A,idle} \cdot h + G_{B,idle} \cdot h^2 + H_{idle} \cdot T \qquad \text{(B-23)}$$

wobei (E_{idle}, $F_{idle,}$ $G_{A,idle}$, $G_{B,idle}$ und H_{idle}) Leerlaufschub-Triebwerksbeiwerte sind, die in der ANP-Datenbank zur Verfügung stehen.

B11 LANDEANFLUG

Die berichtigte Landeanfluggeschwindigkeit V_{CA} ist über eine Gleichung ähnlich B-11 an das Bruttolandegewicht geknüpft:

$$V_{CA} \approx D \cdot \sqrt{W} \qquad \text{(B-24)}$$

wobei der Beiwert D (kt/√lbf) der Landeklappenstellung entspricht.

Die Berechnung des korrigierten Nettoschubs je Triebwerk während des Sinkflugs im Anfluggleitweg erfolgt durch Lösen der Gleichung B-12 nach dem Landegewicht W und der Gleitzahl R entsprechend der Klappenstellung bei ausgefahrenem Fahrwerk. Die Klappenstellung sollte den im tatsächlichen Flugbetrieb typischen Wert annehmen. Beim Landeanflug kann der Gleitwegwinkel γ als konstant angenommen werden. Für düsenbetriebene und mehrmotorige propellergetriebene Flugzeuge ist γ typischerweise – 3°. Für einmotorige propellergetriebene Flugzeuge ist γ typischerweise – 5°.

Zur Berechnung des durchschnittlichen korrigierten Nettoschubs wird Gleichung B-12 unter Anwendung von K = 1,03 umgekehrt, um die Eigenabbremsung eines Flugzeugs zu berücksichtigen, das auf absteigender Flugbahn einem Standardgegenwind von 8 Knoten ausgesetzt ist, während es mit konstanter berichtigter Fluggeschwindigkeit gemäß Gleichung B-24 fliegt, d. h.

$$\overline{F_n/\delta} = \frac{\overline{W/\delta}}{N} \cdot \left(R + \frac{\sin\gamma}{1{,}03} \right) \qquad \text{(B-25)}$$

Bei Gegenwind mit anderen Windgeschwindigkeiten als 8 kt berechnet sich der durchschnittliche korrigierte Nettoschub nach

$$\left(\overline{F_n/\delta}\right)_w = \overline{F_n/\delta} + 1{,}03 \cdot \overline{W/\delta} \cdot \frac{\sin\gamma \cdot (w-8)}{N \cdot V_{CA}} \qquad \text{(B-26)}$$

Die zurückgelegte horizontale Entfernung wird berechnet durch:

$$\Delta_S = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan\gamma} \qquad \text{(B-27)}$$

(positiv, weil $h_1 > h_2$, und γ ist negativ).

▼M2

Anlage C

Modellierung der seitlichen Streuung des Kurses über Grund

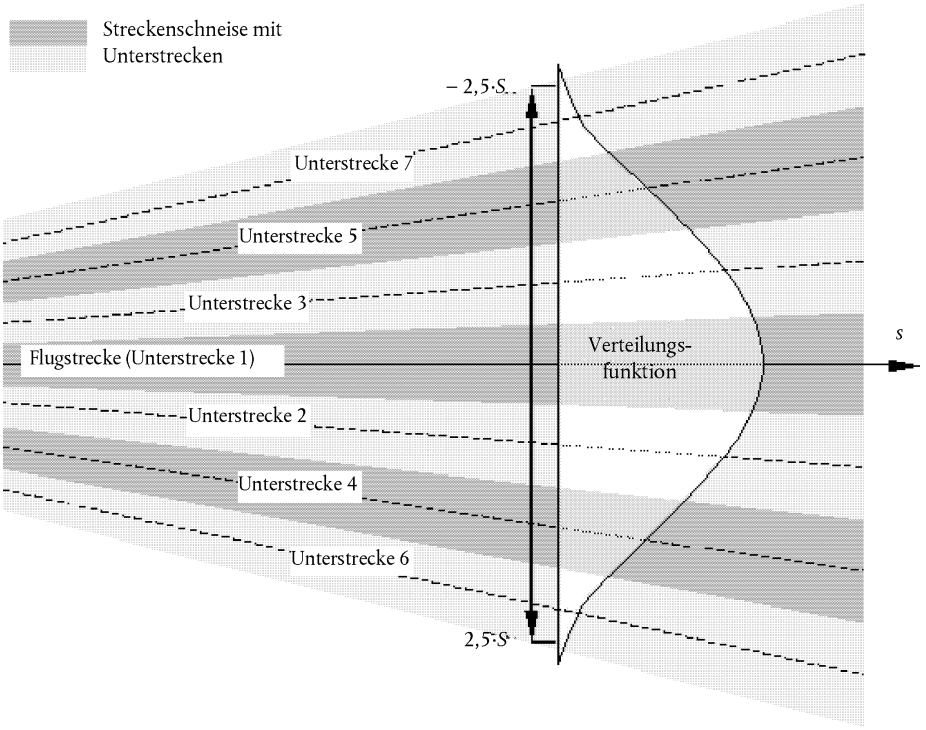
Bei fehlenden Radardaten wird die Modellierung der seitlichen Streuung des Kurses über Grund empfohlen, ausgehend von der Annahme, dass die Streuung der senkrecht zur Kernstrecke verlaufenden Strecken einer Gaußschen Normalverteilung folgt. Diese Annahme ist erfahrungsgemäß in den meisten Fällen vertretbar.

Bei Annahme einer Gaußschen Verteilung mit einer Standardabweichung *S* gemäß **Abbildung C-1** liegen ca. 98,8 % aller Bewegungen in Grenzbereichen von ± 2,5×*S* ►C1 (d. h. innerhalb eines Flugkorridors mit einer Breite von 5 × *S*) ◄.

Abbildung C-1

Unterteilung eines Kurses über Grund in sieben Unterstrecken.

►C1 Die Breite des Flugkorridors ◄ beträgt das Fünffache der Standardabweichung der Streuung des Kurses über Grund.



Eine Gaußsche Verteilung lässt sich normalerweise mit sieben einzelnen Unterstrecken hinlänglich modellieren, die sich in gleichmäßigen Abständen in den Grenzbereichen ±2,5 × *S* ►C1 des in **Abbildung C-1** dargestellten Flugkorridors ◄ befinden.

►C1 Die Hinlänglichkeit dieser approximativen Bestimmung hängt jedoch vom Verhältnis zwischen der Unterteilung der Strecke in Unterstrecken zu der jeweiligen Flughöhe über Grund ab. ◄ Allerdings kann auch der Fall eintreten (Strecken liegen sehr eng beieinander oder sehr verstreut auseinander), dass eine abweichende Anzahl von Unterstrecken besser geeignet ist. Bei zu wenig Unterstrecken kommt es bei der Kontur zu sogenannten „Fingern“. In den **Tabellen C-1** und **C-2** sind die Parameter für eine Untergliederung in 5 bis 13 Unterstrecken aufgeführt. **Tabelle C-1** zeigt die Position der einzelnen Unterstrecken, **Tabelle C-2** den prozentualen Anteil an den Flugbewegungen je Unterstrecke.

▼M2

Tabelle C-1

Position von 5, 7, 9, 11 bzw. 13 Unterstrecken

(Die ►C1 Gesamtbreite des Flugkorridors (auf den 98 % aller Flugbewegungen entfallen) ◄ beträgt das Fünffache der Standardabweichung.)

Unterstrecke Nr.	Position der Unterstrecken bei Untergliederung in				
	5 Unterstrecken	7 Unterstrecken	9 Unterstrecken	11 Unterstrecken	13 Unterstrecken
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

Tabelle C-2

Anteil an den Flugbewegungen bei 5, 7, 9, 11 bzw. 13 Unterstrecken

(Die ►C1 Gesamtbreite des Flugkorridors (auf den 98 % aller Flugbewegungen entfallen) ◄ beträgt das Fünffache der Standardabweichung.)

Unterstrecke Nr.	Anteil an den Flugbewegungen auf der Unterstrecke bei Untergliederung in				
	5 Unterstrecken	7 Unterstrecken	9 Unterstrecken	11 Unterstrecken	13 Unterstrecken
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

Anlage D

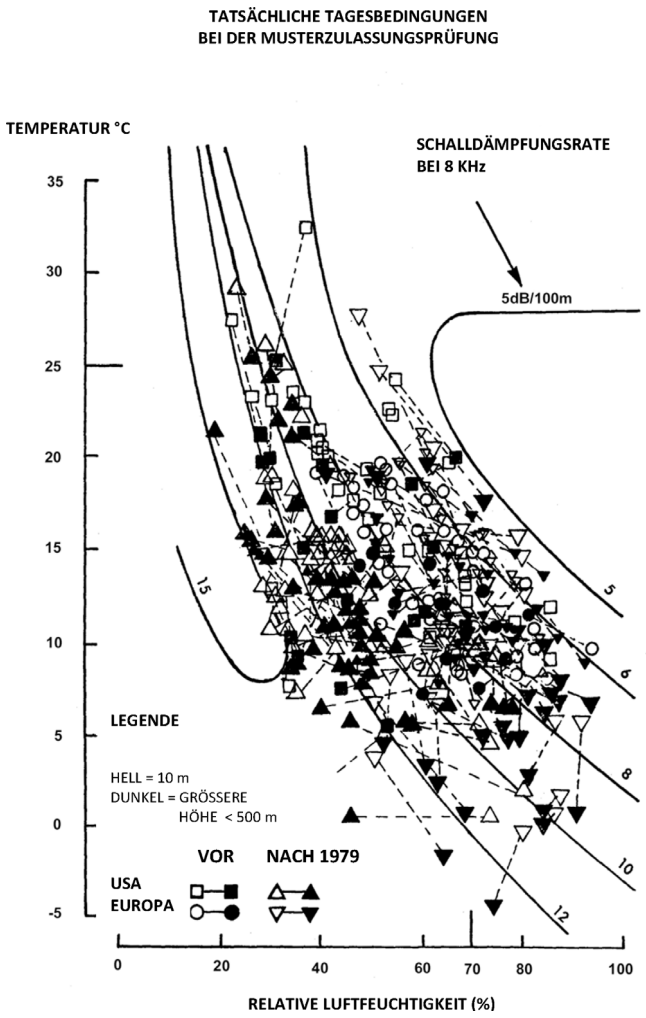
Neuberechnung von NPD-Daten für Nicht-Referenz-Bedingungen

Die Schallpegelanteile der einzelnen Segmente der Flugbahn werden von den NPD-Daten abgeleitet, die in der internationalen ANP-Datenbank abgelegt sind. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass diese Daten mit Hilfe durchschnittlicher atmosphärischer Dämpfungsraten gemäß SAE-AIR-1845 normalisiert wurden. Diese Raten sind Durchschnitte von Werten, die im Rahmen der Prüfungen zur Lärmzertifizierung von Luftfahrzeugen in Europa und in den USA ermittelt wurden. Die große Schwankungsbreite der atmosphärischen Bedingungen (Temperatur und relative Luftfeuchtigkeit) während dieser Tests ist in **Abbildung D-1** dargestellt.

Abbildung D-1

Während der Lärmzertifizierungsprüfungen aufgezeichnete meteorologische Bedingungen

▼C1



▼M2

Die Kurven in **Abbildung D-1**, die mit Hilfe eines Industrienormmodells der atmosphärischen Dämpfung ARP 866A berechnet wurden, zeigen, dass über die Prüfbedingungen hinweg mit einer erheblichen Schwankung der hochfrequenten (8 kHz) Schallabsorption zu rechnen wäre (obwohl die Schwankung der Gesamtabsorption vergleichsweise gering wäre).

Da die in **Tabelle D-1** angegebenen Dämpfungsraten arithmetische Mittelwerte sind, kann der komplette Satz nicht auf eine einzelne Referenzatmosphäre (d.

▼M2

h. auf keine spezifischen Werte für Temperatur und relative Luftfeuchtigkeit) bezogen werden. Die Dämpfungsraten lassen sich nur als Eigenschaften einer rein fiktiven Atmosphäre begreifen, die als „AIR-1845-Atmosphäre“ bezeichnet wird.

Tabelle D-1

Verwendete durchschnittliche atmosphärische Dämpfungsraten für die Normalisierung von NPD-Daten in der ANP-Datenbank

Mittenfrequenz des Terzbandes [Hz]	Dämpfungsrate [dB/100m]	Mittenfrequenz des Terzbandes [Hz]	Dämpfungsrate [dB/100m]
50	0,033	800	0,459
63	0,033	1 000	0,590
80	0,033	1 250	0,754
100	0,066	1 600	0,983
125	0,066	2 000	1,311
160	0,098	2 500	1,705
200	0,131	3 150	2,295
250	0,131	4 000	3,115
315	0,197	5 000	3,607
400	0,230	6 300	5,246
500	0,295	8 000	7,213
630	0,361	10 000	9,836

Bei den Dämpfungsbeiwerten in **Tabelle D-1** kann davon ausgegangen werden, dass sie hinsichtlich Temperatur und relativer Luftfeuchtigkeit über angemessene Bereiche hinweg gültig sind. Um jedoch den eventuellen Anpassungsbedarf zu prüfen, sollten mit Hilfe von ARP-866A mittlere Luftabsorptionsbeiwerte für die durchschnittliche Flugplatztemperatur *T* und die relative Luftfeuchtigkeit *RH* berechnet werden. Sollten die auf diese Weise gewonnenen Werte nach Vergleich mit den Werten aus **Tabelle D-1** einen Anpassungsbedarf erkennen lassen, so sollte nach der im Folgenden geschilderten Methodik vorgegangen werden.

Die ANP-Datenbank stellt für jede Leistungseinstellung die folgenden NPD-Daten bereit:

— maximaler Schallpegel versus Schrägabstand, $L_{max}\ (d)$,

— zeitintegrierter Pegel versus Abstand für Referenzfluggeschwindigkeit, $L_E\ (d)$ und

— ungewichtetes Referenz-Schallspektrum mit einem Schrägabstand von 305 m (1 000 ft), $L_{n,ref}\ (d_{ref})$, wobei n = Frequenzband (Bereich von 1 bis 24 für Terzbänder mit Mittenfrequenzen von 50 Hz bis 10 kHz),

wobei alle Daten entsprechend der AIR-1845-Atmosphäre normalisiert sind.

Die Anpassung der NPD-Kurven an anwenderspezifische Bedingungen *T* und *RH* erfolgt in drei Schritten:

▼**M2**

1. Zuerst wird das Referenzspektrum berichtigt, indem die atmosphärische Dämpfung nach SAE AIR-1845 $\alpha_{n,ref}$ entfernt wird:

$$L_n(d_{ref}) = L_{n,ref}(d_{ref}) + \alpha_{n,ref} \cdot d_{ref} \quad \text{(D-1)}$$

wobei: $L_n(d_{ref})$ — ungedämpftes Spektrum bei d_{ref} = 305 m und $\alpha_{n,ref}$ — Beiwert der Luftabsorption für Frequenzband *n* aus **Tabelle D-1** (aber ausgedrückt in dB/m).

2. Danach wird das korrigierte Spektrum mit Hilfe von Dämpfungsraten für i) die SAE-AIR-1845-Atmosphäre und ii) die anwenderspezifische Atmosphäre (anhand von SAE ARP-866A) an jeden der zehn Standard-Lärm-Leistungs-Abstände (NPD) d_i angepasst.

i) Für die Atmosphäre nach SAE AIR-1845 gilt:

$$L_{n,ref}(d_i) = L_n(d_{ref}) - 20,\lg(d_i/d_{ref}) - \alpha_{n,ref} \cdot d_i \quad \text{(D-2)}$$

ii) Für die Anwenderatmosphäre gilt:

$$L_{n,866A}(T,RH,d_i) = L_n(d_{ref}) - 20,\lg(d_i/d_{ref}) - \alpha_{n,866A}(T,RH) \cdot d_i \quad \text{(D-3)}$$

wobei: $\alpha_{n,866A}$ — Beiwert der Luftabsorption für das Frequenzband *n* (ausgedrückt in dB/m), berechnet mit Hilfe von SAE ARP-866A mit Temperatur *T* und relativer Luftfeuchtigkeit *RH*.

3. Bei jedem NPD-Abstand d_i erfolgt für beide Spektren jeweils eine A-Bewertung und Dezibel-Summierung zur Bestimmung der A-gewichteten Schallpegel $L_{A,866A}$ und $L_{A,ref}$ - die anschließend arithmetisch subtrahiert werden:

$$\Delta L(T,RH,d_i) = L_{A,866A} - L_{A,ref} = 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,866A}(T,RH,d_i) - A_n)/10} - 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,ref}(d_i) - A_n)/10} \quad \text{(D-4)}$$

►**C1** Das Inkrement ΔL ist die Differenz zwischen den NPD-Werten in der anwenderspezifischen Atmosphäre und in der Referenzatmosphäre. ◄ Dies wird zum NPD-Datenwert der ANP-Datenbank hinzuaddiert, um die entsprechend angepassten NPD-Daten abzuleiten.

Bei der Anwendung von ΔL zur Anpassung der NPD-Werte sowohl von L_{max} als auch von L_E wird praktisch unterstellt, dass unterschiedliche atmosphärische Bedingungen ausschließlich das Referenzspektrum beeinflussen und keine Wirkung auf die Form des Pegel-Zeit-Verlaufs haben. Es kann davon ausgegangen werden, dass dies für typische Ausbreitungsbereiche und typische atmosphärische Bedingungen gültig ist.

▼M2

Anlage E

Korrektur aufgrund des endlichen Segments

Diese Anlage enthält die Ableitung der Korrektur aufgrund des endlichen Segments und des damit verbundenen Energieanteilsalgorithmus gemäß Abschnitt 2.7.19.

E1 GEOMETRIE

Der Energieanteilsalgorithmus basiert auf der Schallabstrahlung einer 90-Grad-Dipolschallquelle der vierten Potenz. Die Richtungseigenschaften ähneln den Schallverhältnissen von Düsenflugzeugen zumindest in dem Winkelbereich, der die Schallereignispegel unter und seitlich der Flugbahn des Luftfahrzeugs am meisten beeinflusst.

Abbildung E-1

Geometrie zwischen Flugbahn und Beobachterstandort O

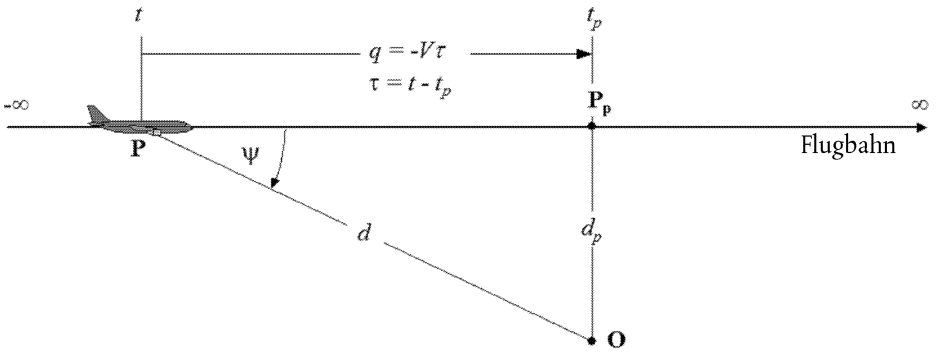


Abbildung E-1 illustriert die Geometrie der Schallausbreitung zwischen der Flugbahn und dem Standort des Beobachters **O**. Das Luftfahrzeug in **P** fliegt in stiller gleichförmiger Luft mit einer konstanten Geschwindigkeit auf einer geraden, horizontalen Flugbahn. Der Punkt des kleinsten Vorbeiflugabstands vom Beobachter ist $\mathbf{P_p}$. Die Parameter sind

d Abstand des Beobachters zum Luftfahrzeug,

d_p senkrechter Abstand zwischen dem Beobachter und der Flugbahn (Schrägabstand),

q Abstand **P** zu $\mathbf{P_p} = -V \times \tau$

V Geschwindigkeit des Luftfahrzeugs,

t Zeit, zu der sich das Luftfahrzeug an Punkt **P** befindet,

t_p Zeit, zu der sich das Luftfahrzeug am Punkt des kleinsten Vorbeiflugabstands $\mathbf{P_p}$ befindet,

τ Flugzeit = Zeit in Bezug auf Zeitpunkt $\mathbf{P_p} = t - t_p$,

ψ Winkel zwischen Flugbahn und Luftfahrzeug-Beobachter-Vektor

Es ist zu beachten, dass die Flugzeit τ in Bezug auf den Punkt des kleinsten Vorbeiflugabstands negativ ist, wenn sich das Luftfahrzeug vor der Position des Beobachters befindet (wie in **Abbildung E-1** dargestellt) und dass in diesem Fall somit die relative Entfernung q bis zum Punkt des kleinsten Vorbeiflugabstands positiv wird. Hat das Luftfahrzeug den Beobachter passiert, wird q negativ.

▼M2

E2 SCHÄTZUNG DES ENERGIEANTEILS

Das Grundkonzept des Energieanteils besteht darin, die an der Beobachterposition erzeugte Lärmexposition E aus einem Flugbahnsegment $\mathbf{P_1P_2}$ (mit einem Anfangspunkt $\mathbf{P_1}$ und einem Endpunkt $\mathbf{P_2}$) auszudrücken, indem die Exposition E_∞ aus der gesamten unendlichen Vorbeiflugbahn mit einem einfachen Faktor multipliziert wird — dem *Energieanteils*-Faktor F:

$$E = F \cdot E_\infty \tag{E-1}$$

Da die Exposition in Bezug auf das Zeitintegral des mittleren quadratischen (gewichteten) Schalldruckpegels ausgedrückt werden kann, d. h.

$$E = const \cdot \int p^2(\tau) d\tau \tag{E-2}$$

muss zur Berechnung von E der mittlere quadratische Schalldruck in Abhängigkeit von den bekannten geometrischen und betrieblichen Parametern ausgedrückt werden. Das bedeutet für eine 90°-Dipolschallquelle:

$$p^2 = p_p^2 \cdot \frac{d_p^2}{d^2} \cdot \sin^2\psi = p_p^2 \cdot \frac{d_p^4}{d^4} \tag{E-3}$$

wobei p^2 und $p_p{}^2$ — die beobachteten mittleren quadratischen Schalldrücke, die vom Luftfahrzeug beim Passieren der Punkte $\mathbf{P}$ und $\mathbf{P_p}$ erzeugt werden.

Es hat sich gezeigt, dass dieses relativ einfache Verhältnis den Düsenflugzeuglärm gut nachbildet, obwohl die wirklichen Mechanismen äußerst kompliziert sind. Der Term $d_p{}^2/d^2$ in Gleichung E-3 beschreibt nur den Mechanismus der bei einer Punktquelle üblichen kugelförmigen Abstrahlung, unendlichen Schallgeschwindigkeit und gleichförmigen, nichtdissipativen Atmosphäre. Alle anderen physikalischen Effekte — Richtcharakteristik der Schallquelle, endliche Schallgeschwindigkeit, Luftabsorption, Doppler-Effekt usw. — werden implizit im Term $sin^2\psi$ erfasst. Dieser Faktor bewirkt die inverse ►C1 Abnahme des mittleren quadratischen Schalldrucks als d^2 ◄; daher der Ausdruck Schallquelle „vierter Potenz“.

Mit den Substitutionen

$$d^2 = d_p^2 + q^2 = d_p^2 + (V \cdot \tau)^2 \text{ and } \left(\frac{d}{d_p}\right)^2 = 1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p}\right)^2$$

kann der mittlere quadratische Schalldruck in Abhängigkeit von der Zeit ausgedrückt werden (wobei die Schallausbreitungszeit wiederum unberücksichtigt bleibt):

$$p^2 = p_p^2 \cdot \left(1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p}\right)^2\right)^{-2} \tag{E-4}$$

Wird dies in die Gleichung (E-2) eingesetzt und die Substitution durchgeführt

$$\alpha = \frac{V \cdot \tau}{d_p} \tag{E-5}$$

kann die Schallexposition am Beobachtungsort aus dem Vorbeiflug im Zeitintervall $[\ \tau_1, \tau_2]$ ausgedrückt werden als

$$E = const \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \int_{\alpha_1}^{\alpha_2} \frac{1}{(1+\alpha^2)^2} d\alpha \tag{E-6}$$

Die Lösung dieses Integrals ist

$$E = const \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \frac{1}{2}\left(\frac{\alpha_2}{1+\alpha_2^2} + \arctan\alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1+\alpha_1^2} - \arctan\alpha_1\right) \tag{E-7}$$

▼M2

Die Integration über das Intervall [– ∞,+ ∞] (d. h. über die gesamte unendliche Flugbahn) ergibt den folgenden Ausdruck für die Gesamtexposition E_∞:

$$E_\infty = const \cdot \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \tag{E-8}$$

und damit ergibt sich für den Energieanteil nach Gleichung E-1

$$F = \frac{1}{\pi}\left(\frac{\alpha_2}{1 + \alpha_2^2} + \arctan \alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1 + \alpha_1^2} - \arctan \alpha_1\right) \tag{E-9}$$

E3 WIDERSPRUCHSFREIHEIT ZWISCHEN DEN HÖCHST- UND DEN ZEITINTEGRIERTEN WERTEN — DER SKALIERTE ABSTAND

Eine Konsequenz aus der Verwendung des einfachen Dipolmodells bei der Bestimmung des Energieanteils ist die implizite Unterstellung einer spezifischen theoretischen Differenz ΔL zwischen den Schallereignispegeln L_{max} und L_E. Wenn das Konturenmodell in sich widerspruchsfrei sein soll, muss diese Differenz gleich der Differenz der aus den NPD-Kurven bestimmten Werte sein. Ein Problem besteht darin, dass die NPD-Daten von Messungen des tatsächlichen Fluglärms abgeleitet sind und nicht zwangsläufig mit der einfachen Theorie übereinstimmen. Deshalb muss die Theorie um ein flexibles Element erweitert werden. Da die Variablen α_1 und α_2 aber grundsätzlich über Geometrie und Flugzeuggeschwindigkeit bestimmt werden, gibt es hier keinen zusätzlichen Freiraum. Eine Lösung bietet das Konzept eines *skalierten Abstands* d_λ, das wie folgt aussieht.

Der Expositionspegel $L_{E,\infty}$, der in der ANP-Datenbank in tabellarischer Form in Abhängigkeit von d_p für eine Referenzgeschwindigkeit V_{ref}, enthalten ist, kann ausgedrückt werden als

$$L_{E,\infty}(V_{ref}) = 10 \cdot \lg\left[\frac{\int_{-\infty}^{\infty} p^2 \cdot dt}{p_0^2 \cdot t_{ref}}\right] \tag{E-10}$$

wobei: p_0 — ein Standard-Referenzdruck und t_{ref} — eine Referenzzeit (= 1 s für SEL). Das ergibt für die tatsächliche Geschwindigkeit V

$$L_{E,\infty}(V) = L_{E,\infty}(V_{ref}) + 10 \cdot \lg\left(\frac{V_{ref}}{V}\right) \tag{E-11}$$

Dementsprechend lässt sich der maximale Schallereignispegel L_{max} wie folgt ausdrücken:

$$L_{max} = 10 \cdot \lg\left[\frac{p_p^2}{p_0^2}\right] \tag{E-12}$$

Für die Dipolschallquelle kann mit Hilfe der Gleichungen E-8, E-11 und E-12 unter Berücksichtigung von (aus Gleichungen E-2 und E-8) $\int_{-\infty}^{\infty} p^2 \cdot dt = \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V}$, die Differenz ΔL wie folgt dargestellt werden:

$$\Delta L = L_{E,\infty} - L_{max} = 10 \cdot \lg\left[\frac{V}{V_{ref}} \cdot \left(\frac{\pi}{2} p_p^2 \frac{d_p}{V}\right) \cdot \frac{1}{p_0^2 \cdot t_{ref}}\right] - 10 \cdot \lg\left[\frac{p_p^2}{p_0^2}\right] \tag{E-13}$$

Diese kann nur dann dem aus den NPD-Daten ermittelten Wert von ΔL entsprechen, wenn der zur Berechnung des Energieanteils verwendete Schrägabstand d_p durch einen *skalierten Abstand* d_λ ersetzt wird, der gegeben ist durch

$$d_\lambda = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_{ref} \cdot 10^{(L_{E,\infty} - L_{max})/10} \tag{E-14a}$$

oder

$$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{(L_{E,\infty} - L_{max})/10} \text{ bei } d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_{ref} \tag{E-14b}$$

▼**M2**

Bei Ersatz von d_p durch d_λ in Gleichung E-5 und Verwendung der Definition $q = V\tau$ aus **Abbildung E-1** lassen sich die Parameter α_1 und α_2 in Gleichung E-9 wie folgt schreiben (indem $q = q_1$ an den Anfangspunkt und $q - \lambda = q_2$ an den Endpunkt eines Flugbahnlängensegments λ gesetzt wird)

$$\alpha_1 = \frac{-q_1}{d_\lambda} \text{ and } \alpha_2 = \frac{-q_1 + \lambda}{d_\lambda} \tag{E-15}$$

Da der eigentliche Schrägabstand durch einen skalierten Abstand ersetzt werden muss, verringert sich die Einfachheit des 90-Grad-Dipolmodells der vierten Potenz. Andererseits erfährt das Modell durch die Verwendung von messwertbezogenen Daten eine In-situ-Kalibrierung, so dass der Algorithmus zur Berechnung des Energieanteils als halbempirisch angesehen werden kann und nicht mehr nur rein theoretisch ist.

▼M2

Anlage F

Datenbank für die Lärmquelle Strassenverkehr

In dieser Anlage wird die Datenbank für den größten Teil der bestehenden Quellen für Straßenverkehrslärm dargestellt, die zur Berechnung von Straßenverkehrslärm anhand der in 2.2 Straßenverkehrslärm beschriebenen Methode heranzuziehen ist.

Tabelle F-1:

Koeffizienten $A_{R,i,m}$ und $B_{R,i,m}$ für Rollgeräusche sowie $A_{P,i,m}$ und $B_{P,i,m}$ für Antriebsgeräusche

Kategorie	Koeffizient	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
1	A_R	79,7	85,7	84,5	90,2	97,3	93,9	84,1	74,3
	B_R	30	41,5	38,9	25,7	32,5	37,2	39	40
	A_P	94,5	89,2	88	85,9	84,2	86,9	83,3	76,1
	B_P	– 1,3	7,2	7,7	8	8	8	8	8
2	A_R	84	88,7	91,5	96,7	97,4	90,9	83,8	80,5
	B_R	30	35,8	32,6	23,8	30,1	36,2	38,3	40,1
	A_P	101	96,5	98,8	96,8	98,6	95,2	88,8	82,7
	B_P	– 1,9	4,7	6,4	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
3	A_R	87	91,7	94,1	100,7	100,8	94,3	87,1	82,5
	B_R	30	33,5	31,3	25,4	31,8	37,1	38,6	40,6
	A_P	104,4	100,6	101,7	101	100,1	95,9	91,3	85,3
	B_P	0	3	4,6	5	5	5	5	5
4a	A_R	0	0	0	0	0	0	0	0
	B_R	0	0	0	0	0	0	0	0
	A_P	88	87,5	89,5	93,7	96,6	98,8	93,9	88,7
	B_P	4,2	7,4	9,8	11,6	15,7	18,9	20,3	20,6
4b	A_R	0	0	0	0	0	0	0	0
	B_R	0	0	0	0	0	0	0	0
	A_P	95	97,2	92,7	92,9	94,7	93,2	90,1	86,5
	B_P	3,2	5,9	11,9	11,6	11,5	12,6	11,1	12

▼**M2**

Kategorie	Koeffizient	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
5	A_R								
	B_R								
	A_P								
	B_P								

Tabelle F-2:

Koeffizienten a_i und b_i für Spikereifen

Kategorie	Koeffizient	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

Tabelle F-3:

Koeffizienten $C_{R,m,k}$ *und* $C_{P,m,k}$ für Beschleunigung und Abbremsen

Kategorie	k	Cr	Cp
1	1= Kreuzung	– 4,5	5,5
	2=Kreisverkehr	– 4,4	3,1
2	1= Kreuzung	– 4	9
	2=Kreisverkehr	– 2,3	6,7
3	1= Kreuzung	– 4	9
	2=Kreisverkehr	– 2,3	6,7
4a	1= Kreuzung	0	0
	2=Kreisverkehr	0	0
4b	1= Kreuzung	0	0
	2=Kreisverkehr	0	0
5	1= Kreuzung		
	2=Kreisverkehr		

▼**M2**

Tabelle F-4:

Koeffizienten $\alpha_{i,m}$ *und* β_m für die Straßenoberfläche

Beschreibung	Mindest-geschwin-digkeit, bei der der Wert gilt [km/h]	Höchst-geschwin-digkeit, bei der der Wert gilt [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)	ßm
Referenzoberfläche	—	—	1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
►**C1** 1-layer ZOAB ◄	50	130	1	0,5	3,3	2,4	3,2	– 1,3	– 3,5	– 2,6	0,5	– 6,5
			2	0,9	1,4	1,8	– 0,4	– 5,2	– 4,6	– 3,0	– 1,4	0,2
			3	0,9	1,4	1,8	– 0,4	– 5,2	– 4,6	– 3,0	– 1,4	0,2
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
►**C1** 2-layer ZOAB ◄	50	130	1	0,4	2,4	0,2	– 3,1	– 4,2	– 6,3	– 4,8	– 2,0	– 3,0
			2	0,4	0,2	– 0,7	– 5,4	– 6,3	– 6,3	– 4,7	– 3,7	4,7
			3	0,4	0,2	– 0,7	– 5,4	– 6,3	– 6,3	– 4,7	– 3,7	4,7
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
►**C1** 1-layer ZOAB (fine) ◄	80	130	1	– 1,0	1,7	– 1,5	– 5,3	– 6,3	– 8,5	– 5,3	– 2,4	– 0,1
			2	1,0	0,1	– 1,8	– 5,9	– 6,1	– 6,7	– 4,8	– 3,8	– 0,8
			3	1,0	0,1	– 1,8	– 5,9	– 6,1	– 6,7	– 4,8	– 3,8	– 0,8
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
►**C1** SMA-NL5 ◄	40	80	1	1,1	– 1,0	0,2	1,3	– 1,9	– 2,8	– 2,1	– 1,4	– 1,0
			2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									

▼**M2**

Beschreibung	Mindest-geschwin-digkeit, bei der der Wert gilt [km/h]	Höchst-geschwin-digkeit, bei der der Wert gilt [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)	ßm
►**C1** SMA-NL8 ◄	40	80	1	0,3	0,0	0,0	– 0,1	– 0,7	– 1,3	– 0,8	– 0,8	– 1,0
			2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
►**C1** Brushed down concrete ◄	70	120	1	1,1	– 0,4	1,3	2,2	2,5	0,8	– 0,2	– 0,1	1,4
			2	0,0	1,1	0,4	– 0,3	– 0,2	– 0,7	– 1,1	– 1,0	4,4
			3	0,0	1,1	0,4	– 0,3	– 0,2	– 0,7	– 1,1	– 1,0	4,4
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
►**C1** Optimised brushed down concrete ◄	70	80	1	– 0,2	– 0,7	0,6	1,0	1,1	– 1,5	– 2,0	– 1,8	1,0
			2	– 0,3	1,0	– 1,7	– 1,2	– 1,6	– 2,4	– 1,7	– 1,7	– 6,6
			3	– 0,3	1,0	– 1,7	– 1,2	– 1,6	– 2,4	– 1,7	– 1,7	– 6,6
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
►**C1** Fine broomed concrete ◄	70	120	1	1,1	– 0,5	2,7	2,1	1,6	2,7	1,3	– 0,4	7,7
			2	0,0	3,3	2,4	1,9	2,0	1,2	0,1	0,0	3,7
			3	0,0	3,3	2,4	1,9	2,0	1,2	0,1	0,0	3,7
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
►**C1** Worked surface ◄	50	130	1	1,1	1,0	2,6	4,0	4,0	0,1	– 1,0	– 0,8	– 0,2
			2	0,0	2,0	1,8	1,0	– 0,7	– 2,1	– 1,9	– 1,7	1,7
			3	0,0	2,0	1,8	1,0	– 0,7	– 2,1	– 1,9	– 1,7	1,7
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
►**C1** Hard elements in herring-bone ◄	30	60	1	8,3	8,7	7,8	5,0	3,0	– 0,7	0,8	1,8	2,5
			2	8,3	8,7	7,8	5,0	3,0	– 0,7	0,8	1,8	2,5
			3	8,3	8,7	7,8	5,0	3,0	– 0,7	0,8	1,8	2,5
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									

▼M2

Beschreibung	Mindest-geschwin-digkeit, bei der der Wert gilt [km/h]	Höchst-geschwin-digkeit, bei der der Wert gilt [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)	ßm
►C1 Hard elements not in herring-bone ◄	30	60	1	12,3	11,9	9,7	7,1	7,1	2,8	4,7	4,5	2,9
			2	12,3	11,9	9,7	7,1	7,1	2,8	4,7	4,5	2,9
			3	12,3	11,9	9,7	7,1	7,1	2,8	4,7	4,5	2,9
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
►C1 Quiet hard elements ◄	30	60	1	7,8	6,3	5,2	2,8	– 1,9	– 6,0	– 3,0	– 0,1	– 1,7
			2	0,2	0,7	0,7	1,1	1,8	1,2	1,1	0,2	0,0
			3	0,2	0,7	0,7	1,1	1,8	1,2	1,1	0,2	0,0
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
►C1 Thin layer A ◄	40	130	1	1,1	0,1	– 0,7	– 1,3	– 3,1	– 4,9	– 3,5	– 1,5	– 2,5
			2	1,6	1,3	0,9	– 0,4	– 1,8	– 2,1	– 0,7	– 0,2	0,5
			3	1,6	1,3	0,9	– 0,4	– 1,8	– 2,1	– 0,7	– 0,2	0,5
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									
►C1 Thin layer B ◄	40	130	1	0,4	– 1,3	– 1,3	– 0,4	– 5,0	– 7,1	– 4,9	– 3,3	– 1,5
			2	1,6	1,3	0,9	– 0,4	– 1,8	– 2,1	– 0,7	– 0,2	0,5
			3	1,6	1,3	0,9	– 0,4	– 1,8	– 2,1	– 0,7	– 0,2	0,5
			4a	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			4b	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
			5									

▼M2
▼C1

Anlage G

Datenbank für Eisenbahnquelle

In dieser Anlage wird die Datenbank für den größten Teil der bestehenden Eisenbahnlärmquellen dargestellt, die zur Berechnung von Eisenbahnlärm anhand der in 2.3 Eisenbahnlärm beschriebenen Methode heranzuziehen ist.

Tabelle G-1

Koeffizienten $L_{r,TR,i}$ und $L_{r,VEH,i}$ für Schienen- und Radrauheit

$L_{r,VEH,i}$			
Wellenlänge	Bremsentyp		
	c	k	n
	Klotzbremse mit Bremsklotzsohlen aus Grauguss	Verbundstoffbremse	Scheibenbremse
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

$L_{r,VEH,i}$

Wellenlänge	Bremsentyp		
	c	k	n
	Klotzbremse mit Bremsklotzsohlen aus Grauguss	Verbundstoffbremse	Scheibenbremse
5 mm	– 1,0	– 6,0	– 10,8
4 mm	0,3	– 3,7	– 10,9
3,2 mm	0,2	– 2,4	– 9,5
2,5 mm	1,3	– 2,6	– 9,5
2 mm	3,1	– 2,5	– 9,5
1,6 mm	3,1	– 2,5	– 9,5
1,2 mm	3,1	– 2,5	– 9,5
1 mm	3,1	– 2,5	– 9,5
0,8 mm	3,1	– 2,5	– 9,5

$L_{r,TR,i}$

Wellenlänge	Schienenrauheit	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (Guter Wartungszustand, sehr glatt)	Durchschnittliches Netz (Normaler Wartungszustand, glatt)
1 000 mm	17,1	11,0
800 mm	17,1	11,0
630 mm	17,1	11,0
500 mm	17,1	11,0
400 mm	17,1	11,0
315 mm	15,0	10,0
250 mm	13,0	9,0
200 mm	11,0	8,0
160 mm	9,0	7,0
120 mm	7,0	6,0
100 mm	4,9	5,0
80 mm	2,9	4,0
63 mm	0,9	3,0
50 mm	– 1,1	2,0
40 mm	– 3,2	1,0

▼C1

$L_{r,TR,i}$		
Wellenlänge	Schienenrauheit	
	E	M
	EN ISO 3095:2013 (Guter Wartungszustand, sehr glatt)	Durchschnittliches Netz (Normaler Wartungszustand, glatt)
31,5 mm	– 5,0	0,0
25 mm	– 5,6	– 1,0
20 mm	– 6,2	– 2,0
16 mm	– 6,8	– 3,0
12 mm	– 7,4	– 4,0
10 mm	– 8,0	– 5,0
8 mm	– 8,6	– 6,0
6,3 mm	– 9,2	– 7,0
5 mm	– 9,8	– 8,0
4 mm	– 10,4	– 9,0
3,2 mm	– 11,0	– 10,0
2,5 mm	– 11,6	– 11,0
2 mm	– 12,2	– 12,0
1,6 mm	– 12,8	– 13,0
1,2 mm	– 13,4	– 14,0
1 mm	– 14,0	– 15,0
0,8 mm	– 14,0	– 15,0

Tabelle G-2

Koeffizienten $A_{3,i}$ für den Kontaktfilter

$A_{3,i}$					
Wellenlänge	Achslast 50 kN — Raddurchmesser 360 mm	Achslast 50 kN — Raddurchmesser 680 mm	Achslast 25 kN — Raddurchmesser 920 mm	Achslast 50 kN — Raddurchmesser 920 mm	Achslast 100 kN — Raddurchmesser 920 mm
1 000 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
800 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
630 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
500 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
400 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
315 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
250 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

▼C1

	$A_{3,i}$				
Wellenlänge	Achslast 50 kN — Raddurchmesser 360 mm	Achslast 50 kN — Raddurchmesser 680 mm	Achslast 25 kN — Raddurchmesser 920 mm	Achslast 50 kN — Raddurchmesser 920 mm	Achslast 100 kN — Raddurchmesser 920 mm
200 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
160 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
120 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
100 mm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
80 mm	0,0	0,0	0,0	– 0,2	– 0,2
63 mm	0,0	– 0,2	– 0,2	– 0,5	– 0,6
50 mm	– 0,2	– 0,4	– 0,5	– 0,9	– 1,3
40 mm	– 0,5	– 0,7	– 0,9	– 1,6	– 2,2
31,5 mm	– 1,2	– 1,5	– 1,6	– 2,5	– 3,7
25 mm	– 2,0	– 2,8	– 2,5	– 3,8	– 5,8
20 mm	– 3,0	– 4,5	– 3,8	– 5,8	– 9,0
16 mm	– 4,3	– 7,0	– 5,8	– 8,5	– 11,5
12 mm	– 6,0	– 10,3	– 8,5	– 11,4	– 12,5
10 mm	– 8,4	– 12,0	– 12,0	– 12,0	– 12,0
8 mm	– 12,0	– 12,5	– 12,6	– 13,5	– 14,0
6,3 mm	– 11,5	– 13,5	– 13,5	– 14,5	– 15,0
5 mm	– 12,5	– 16,0	– 14,5	– 16,0	– 17,0
4 mm	– 13,9	– 16,0	– 16,0	– 16,5	– 18,4
3,2 mm	– 14,7	– 16,5	– 16,5	– 17,7	– 19,5
2,5 mm	– 15,6	– 17,0	– 17,7	– 18,6	– 20,5
2 mm	– 16,6	– 18,0	– 18,6	– 19,6	– 21,5
1,6 mm	– 17,6	– 19,0	– 19,6	– 20,6	– 22,4
1,2 mm	– 18,6	– 20,2	– 20,6	– 21,6	– 23,5
1 mm	– 19,6	– 21,2	– 21,6	– 22,6	– 24,5
0,8 mm	– 20,6	– 22,2	– 22,6	– 23,6	– 25,4

▼C1

Tabelle G-3

Koeffizienten $L_{H,TR,i}$ $L_{H,VEH,i}$ und $L_{H,VEH,SUP,i}$ für Transferfunktionen

(Werte sind ausgedrückt in Schallleistungspegel pro Achse)

	$L_{H,TR,i}$						
Frequenz	Unterbau/Art der Zwischenlage						
	B/S	B/M	B/H	B/S	B/M	B/H	B/H
	Monoblock-Schwelle auf weicher Zwischenlage	Monoblock-Schwelle auf mittlerer Zwischenlage	Monoblock-Schwelle auf harter Zwischenlage	Zweiblock-Schwelle auf weicher Zwischenlage	Zweiblock-Schwelle auf mittlerer Zwischenlage	Zweiblock-Schwelle auf harter Zwischenlage	Holzschwellen
50 Hz	53,3	50,9	50,1	50,9	50,0	49,8	44,0
63 Hz	59,3	57,8	57,2	56,6	56,1	55,9	51,0
80 Hz	67,2	66,5	66,3	64,3	64,1	64,0	59,9
100 Hz	75,9	76,8	77,2	72,3	72,5	72,5	70,8
125 Hz	79,2	80,9	81,6	75,4	75,8	75,9	75,1
160 Hz	81,8	83,3	84,0	78,5	79,1	79,4	76,9
200 Hz	84,2	85,8	86,5	81,8	83,6	84,4	77,2
250 Hz	88,6	90,0	90,7	86,6	88,7	89,7	80,9
316 Hz	91,0	91,6	92,1	89,1	89,6	90,2	85,3
400 Hz	94,5	93,9	94,3	91,9	89,7	90,2	92,5
500 Hz	97,0	95,6	95,8	94,5	90,6	90,8	97,0
630 Hz	99,2	97,4	97,0	97,5	93,8	93,1	98,7
800 Hz	104,0	101,7	100,3	104,0	100,6	97,9	102,8
1 000 Hz	107,1	104,4	102,5	107,9	104,7	101,1	105,4
1 250 Hz	108,3	106,0	104,2	108,9	106,3	103,4	106,5
1 600 Hz	108,5	106,8	105,4	108,8	107,1	105,4	106,4
2 000 Hz	109,7	108,3	107,1	109,8	108,8	107,7	107,5
2 500 Hz	110,0	108,9	107,9	110,2	109,3	108,5	108,1
3 160 Hz	110,0	109,1	108,2	110,1	109,4	108,7	108,4
4 000 Hz	110,0	109,4	108,7	110,1	109,7	109,1	108,7
5 000 Hz	110,3	109,9	109,4	110,3	110,0	109,6	109,1
6 350 Hz	110,0	109,9	109,7	109,9	109,8	109,6	109,1
8 000 Hz	110,1	110,3	110,4	110,0	110,0	109,9	109,5
10 000 Hz	110,6	111,0	111,4	110,4	110,5	110,6	110,2

▼C1

$L_{H,VEH,i}$				
Frequenz	Rad mit einem Durchmesser von 920 mm, keine Messung	Rad mit einem Durchmesser von 840 mm, keine Messung	Rad mit einem Durchmesser von 680 mm, keine Messung	Rad mit einem Durchmesser von 1 200 mm, keine Messung
50 Hz	75,4	75,4	75,4	75,4
63 Hz	77,3	77,3	77,3	77,3
80 Hz	81,1	81,1	81,1	81,1
100 Hz	84,1	84,1	84,1	84,1
125 Hz	83,3	82,8	82,8	82,8
160 Hz	84,3	83,3	83,3	83,3
200 Hz	86,0	84,1	83,9	84,5
250 Hz	90,1	86,9	86,3	90,4
316 Hz	89,8	87,9	88,0	90,4
400 Hz	89,0	89,9	92,2	89,9
500 Hz	88,8	90,9	93,9	90,1
630 Hz	90,4	91,5	92,5	91,3
800 Hz	92,4	91,5	90,9	91,5
1 000 Hz	94,9	93,0	90,4	93,6
1 250 Hz	100,4	98,7	93,2	100,5
1 600 Hz	104,6	101,6	93,5	104,6
2 000 Hz	109,6	107,6	99,6	115,6
2 500 Hz	114,9	111,9	104,9	115,9
3 160 Hz	115,0	114,5	108,0	116,0
4 000 Hz	115,0	114,5	111,0	116,0
5 000 Hz	115,5	115,0	111,5	116,5
6 350 Hz	115,6	115,1	111,6	116,6
8 000 Hz	116,0	115,5	112,0	117,0
10 000 Hz	116,7	116,2	112,7	117,7

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Frequenz	Fahrzeugtyp
	a
	EU-Norm
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

$L_{H,VEH,SUP,i}$	
Frequenz	Fahrzeugtyp
	a
	EU-Norm
200 Hz	0,0
250 Hz	0,0
316 Hz	0,0
400 Hz	0,0
500 Hz	0,0
630 Hz	0,0
800 Hz	0,0
1 000 Hz	0,0
1 250 Hz	0,0
1 600 Hz	0,0
2 000 Hz	0,0
2 500 Hz	0,0
3 160 Hz	0,0
4 000 Hz	0,0
5 000 Hz	0,0
6 350 Hz	0,0
8 000 Hz	0,0
10 000 Hz	0,0

Tabelle G-4

Koeffizienten $L_{R,IMPACT,i}$ für Stoßgeräusche

$L_{R,IMPACT,i}$	
Wellenlänge	Einzelne(r) Weiche/Stoß/Kreuzung/100 m
1 000 mm	22,4
800 mm	22,4
630 mm	22,4
500 mm	23,8
400 mm	24,7
315 mm	24,7
250 mm	23,4
200 mm	21,7
160 mm	20,2

▼C1

$L_{R,IMPACT,i}$	
Wellenlänge	Einzelne(r) Weiche/Stoß/Kreuzung/100 m
120 mm	20,4
100 mm	20,8
80 mm	20,9
63 mm	19,8
50 mm	18
40 mm	16
31,5 mm	13
25 mm	10
20 mm	6
16 mm	1
12 mm	– 4
10 mm	– 11
8 mm	– 16,5
6,3 mm	– 18,5
5 mm	– 21
4 mm	– 22,5
3,2 mm	– 24,7
2,5 mm	– 26,6
2 mm	– 28,6
1,6 mm	– 30,6
1,2 mm	– 32,6
1 mm	– 34
0,8 mm	– 34

Tabelle G-5

Koeffizienten $L_{W,0,idling}$ für Antriebsgeräusche

(Werte sind ausgedrückt in Schallleistungspegel pro Fahrzeug)

$L_{W,0,idling}$										
Frequenz	Fahrzeugtyp									
	d		d		d		e		e	
	Diesellokomotive (c. 800 kW)		Diesellokomotive (c. 2 200 kW)		Dieseltriebwagen		Elektrolokomotive		Elektrotriebwagen	
	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle 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

$L_{W,0,idling}$										
Frequenz	Fahrzeugtyp									
	d		d		d		e		e	
	Diesellokomotive (c. 800 kW)		Diesellokomotive (c. 2 200 kW)		Dieseltriebwagen		Elektrolokomotive		Elektrotriebwagen	
	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B
80 Hz	92,6	95,5	103,1	106,0	89,3	92,2	91,6	94,5	80,5	83,4
100 Hz	94,6	94,0	102,1	101,5	90,3	89,7	94,6	94,0	82,2	81,6
125 Hz	92,8	93,3	99,3	99,8	93,5	94,0	94,8	95,3	80,0	80,5
160 Hz	92,8	93,6	99,3	100,1	99,5	100,3	96,8	97,6	79,7	80,5
200 Hz	93,0	92,9	99,5	99,4	98,7	98,6	104,0	103,9	79,6	79,5
250 Hz	94,8	92,7	101,3	99,2	95,5	93,4	100,8	98,7	96,4	94,3
316 Hz	94,6	92,4	101,1	98,9	90,3	88,1	99,6	97,4	80,5	78,3
400 Hz	95,7	92,8	102,2	99,3	91,4	88,5	101,7	98,8	81,3	78,4
500 Hz	95,6	92,8	102,1	99,3	91,3	88,5	98,6	95,8	97,2	94,4
630 Hz	98,6	96,8	101,1	99,3	90,3	88,5	95,6	93,8	79,5	77,7
800 Hz	95,2	92,7	101,7	99,2	90,9	88,4	95,2	92,7	79,8	77,3
1 000 Hz	95,1	93,0	101,6	99,5	91,8	89,7	96,1	94,0	86,7	84,6
1 250 Hz	95,1	92,9	99,3	97,1	92,8	90,6	92,1	89,9	81,7	79,5
1 600 Hz	94,1	93,1	96,0	95,0	92,8	91,8	89,1	88,1	82,7	81,7
2 000 Hz	94,1	93,2	93,7	92,8	90,8	89,9	87,1	86,2	80,7	79,8
2 500 Hz	99,4	98,3	101,9	100,8	88,1	87,0	85,4	84,3	78,0	76,9
3 160 Hz	92,5	91,5	89,5	88,5	85,2	84,2	83,5	82,5	75,1	74,1
4 000 Hz	89,5	88,7	87,1	86,3	83,2	82,4	81,5	80,7	72,1	71,3

▼C1

$L_{W,0,idling}$										
Frequenz	Fahrzeugtyp									
	d		d		d		e		e	
	Diesellokomotive (c. 800 kW)		Diesellokomotive (c. 2 200 kW)		Dieseltriebwagen		Elektrolokomotive		Elektrotriebwagen	
	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B	Quelle A	Quelle B
5 000 Hz	87,0	86,0	90,5	89,5	81,7	80,7	80,0	79,0	69,6	68,6
6 350 Hz	84,1	83,4	31,4	30,7	78,8	78,1	78,1	77,4	66,7	66,0
8 000 Hz	81,5	80,9	81,2	80,6	76,2	75,6	76,5	75,9	64,1	63,5
10 000 Hz	79,2	78,7	79,6	79,1	73,9	73,4	75,2	74,7	61,8	61,3

Tabelle G-6

Koeffizienten $L_{W,0,1}$, $L_{W,0,2}$, α_1, α_2 für aerodynamische Geräusche

(Werte sind ausgedrückt in Schallleistungspegel pro Fahrzeug (für ein 20 m langes Fahrzeug))

	Aerodynamische Geräusche bei 300 km/h	
	α_1	α_2
	50	50
Frequenz	$L_{W,0,1}$	$L_{W,0,2}$
50 Hz	112,6	36,7
63 Hz	113,2	38,5
80 Hz	115,7	39,0
100 Hz	117,4	37,5
125 Hz	115,3	36,8
160 Hz	115,0	37,1
200 Hz	114,9	36,4
250 Hz	116,4	36,2
316 Hz	115,9	35,9
400 Hz	116,3	36,3
500 Hz	116,2	36,3
630 Hz	115,2	36,3
800 Hz	115,8	36,2
1 000 Hz	115,7	36,5
1 250 Hz	115,7	36,4
1 600 Hz	114,7	105,2

▼C1

	Aerodynamische Geräusche bei 300 km/h	
	α_1	α_2
	50	50
Frequenz	$L_{W,0,1}$	$L_{W,0,2}$
2 000 Hz	114,7	110,3
2 500 Hz	115,0	110,4
3 160 Hz	114,5	105,6
4 000 Hz	113,1	37,2
5 000 Hz	112,1	37,5
6 350 Hz	110,6	37,9
8 000 Hz	109,6	38,4
10 000 Hz	108,8	39,2

Tabelle G-7

Koeffizienten C_{bridge} für bauliche Abstrahlung

C_{bridge}	
Oberbau	
N	L
Brücken aus Beton/Mauerwerk, alle Arten der Gleislagerung	Brücken mit stählernem Überbau und Schwellengleis im Schotterbett
1	4

▼M2

Anlage H

Datenbank für Quellen von Industrie- und Gewerbelärm

Diese Anlage enthält Beispiele für ►C1 Eingangswerte ◄ für einige industrielle Lärmquellen, die zur Berechnung von Industrie- und Gewerbelärm nach dem unter Punkt 2.4 „Industrie- und Gewerbelärm“ beschriebenen Verfahren herangezogen können. Da die Quellen von Industrie- und Gewebelärm spezifisch für den jeweiligen Industriestandort sind, sind die zutreffenden Werte von lokalen, nationalen oder internationalen Datenbanken oder durch Messungen zu gewinnen, je nachdem, was am geeignetsten ist.

Tabelle H-1:

Koeffizienten L_W, $L_{W'}$ und $\Delta L_{W,dir,xyz}$ (*x, y, z*) für die Schallleistung

$\Delta L_{W,dir,xyz}$ (x, y, z)=0

$L_{W'}$ wird als Schallleistung pro Meter bei Linienquellen und pro Quadratmeter bei Flächenquellen ausgedrückt.

Beschreibung	Art der Quelle	Richtverhalten der Quelle	63	125	250	500	1 000	2 000	4 000	8 000
Strahlen im Freien - mit Düse	Punkt-quelle	Freies Feld	108,77	110,37	112,77	107,77	104,37	98,07	97,07	86,97
Drehofen	Linien-quelle	Freies Feld	79,27	84,17	86,67	89,27	93,07	93,47	92,07	87,77
Werft	Flächen-quelle	Halbkugel	67,17	69,07	74,57	62,17	63,97	66,77	70,97	68,07
Gasterminal	Flächen-quelle	Halbkugel	74,17	70,07	65,57	64,17	59,97	57,77	51,97	56,07

▼**M2**

Anlage I

Datenbank für quellen von Fluglärm — NPD-Daten

In dieser Anlage wird die Datenbank für die meisten bestehenden Luftfahrzeug-Lärmquellen dargestellt, die zur Berechnung von Fluglärm anhand der in 2.6 „Fluglärm“ beschriebenen Methode heranzuziehen ist.

Tabelle I-1:

Aerodynamische Koeffizienten

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
1900D	A	35-A			0,915858	0,130495
1900D	A	A_40D			0,416345	0,140491
1900D	A	ZERO-A				0,106643
1900D	D	17-D	0,060076	0,858496		0,072968
1900D	D	ZERO-D				0,094383
707320	A	D-25			0,307537	0,107756
707320	A	D-40			0,279116	0,134567
707320	A	D-50			0,275511	0,15472
707320	A	U-25				0,098219
707320	D	14	0,004514	0,312431		0,089316
707320	D	INT				0,072743
707320	D	ZERO				0,05617
707QN	A	D-25			0,307537	0,107756
707QN	A	D-40			0,279116	0,134567
707QN	A	D-50			0,275511	0,15472
707QN	A	U-25				0,098219
707QN	D	14	0,004514	0,312431		0,089316
707QN	D	INT				0,072743
707QN	D	ZERO				0,05617
717200	A	A_0U				0,06456
717200	A	A_13D				0,109249

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
717200	A	A_13U				0,095353
717200	A	A_18D				0,11009
717200	A	A_18U				0,095015
717200	A	A_40D			0,416345	0,140491
717200	D	T_00B				0,06
717200	D	T_00C				0,06
717200	D	T_05H	0,011607	0,483254		0,075
717200	D	T_05M	0,011795	0,489068		0,075
717200	D	T_13A	0,010862	0,469923		0,078
720B	A	D-30			0,350247	0,109478
720B	A	D-50			0,339412	0,148843
720B	A	U-30				0,09805
720B	D	20	0,00573	0,356426		0,091933
720B	D	30	0,005238	0,340735		0,104243
720B	D	INT				0,074052
720B	D	ZERO				0,05617
727100	A	D-25			0,350485	0,128359
727100	A	D-30			0,343897	0,145903
727100	A	D-40			0,335992	0,186604
727100	A	U-15				0,090698
727100	A	U-25				0,113154
727100	D	2				0,0857
727100	D	5	0,008692	0,415048		0,088916
727100	D	15	0,008301	0,392649		0,095459
727100	D	25	0,007389	0,371567		0,115623
727100	D	ZERO				0,0636

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
727D15	A	D-25			0,383689	0,109535
727D15	A	D-30			0,368	0,1437
727D15	A	D-40			0,36	0,1844
727D15	A	U-15				0,089969
727D15	A	U-25				0,109535
727D15	D	2				0,0857
727D15	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727D15	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727D15	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727D15	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727D15	D	ZERO				0,0594
727D17	A	D-25			0,383689	0,124821
727D17	A	D-30			0,368	0,1437
727D17	A	D-40			0,36	0,1844
727D17	A	U-15				0,089969
727D17	A	U-25				0,109535
727D17	D	2				0,0857
727D17	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727D17	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727D17	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727D17	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727D17	D	ZERO				0,0594
727EM1	A	D-25			0,350485	0,128359
727EM1	A	D-30			0,343897	0,145903
727EM1	A	D-40			0,335992	0,186604
727EM1	A	U-15				0,090698

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
727EM1	A	U-25				0,113154
727EM1	D	2				0,0857
727EM1	D	5	0,008692	0,415048		0,088916
727EM1	D	15	0,008301	0,392649		0,095459
727EM1	D	25	0,007389	0,371567		0,115623
727EM1	D	ZERO				0,0636
727EM2	A	D-25			0,383689	0,109535
727EM2	A	D-30			0,368	0,1437
727EM2	A	D-40			0,36	0,1844
727EM2	A	U-15				0,089969
727EM2	A	U-25				0,109535
727EM2	D	2				0,0857
727EM2	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727EM2	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727EM2	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727EM2	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727EM2	D	ZERO				0,0594
727Q15	A	D-25			0,383689	0,109535
727Q15	A	D-30			0,368	0,1437
727Q15	A	D-40			0,36	0,1844
727Q15	A	U-15				0,089969
727Q15	A	U-25				0,109535
727Q15	D	2				0,0857
727Q15	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727Q15	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727Q15	D	20	0,007712	0,376653		0,108897

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
727Q15	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727Q15	D	ZERO				0,0594
727Q7	A	D-25			0,350485	0,128359
727Q7	A	D-30			0,343897	0,145903
727Q7	A	D-40			0,335992	0,186604
727Q7	A	U-15				0,090698
727Q7	A	U-25				0,113154
727Q7	D	2				0,0857
727Q7	D	5	0,008692	0,415048		0,088916
727Q7	D	15	0,008301	0,392649		0,095459
727Q7	D	25	0,007389	0,371567		0,115623
727Q7	D	ZERO				0,0636
727Q9	A	D-25			0,372885	0,124565
727Q9	A	D-30			0,367614	0,142606
727Q9	A	D-40			0,359182	0,184273
727Q9	A	U-15				0,090523
727Q9	A	U-25				0,109315
727Q9	D	2				0,0857
727Q9	D	5	0,00924	0,409		0,0869
727Q9	D	15	0,00826	0,388		0,0929
727Q9	D	20	0,007712	0,376653		0,108897
727Q9	D	25	0,00763	0,367		0,1112
727Q9	D	ZERO				0,0594
727QF	A	D-15				0,1182
727QF	A	D-25				0,1359
727QF	A	D-30			0,3658	0,1602

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
727QF	A	D-40			0,3568	0,2003
727QF	A	U-05				0,08709
727QF	A	U-15				0,09676
727QF	A	U-25				0,1201
727QF	A	U-ZERO				0,06027
727QF	D	2				0,081
727QF	D	5	0,00849	0,4242		0,0921
727QF	D	15	0,007525	0,412		0,1005
727QF	D	25	0,0069	0,3885		0,1222
727QF	D	ZERO				0,06599
737	A	D-25			0,452885	0,113106
737	A	D-30			0,442783	0,124898
737	A	D-40			0,432682	0,155057
737	A	U-15				0,088617
737	A	U-25				0,097687
737	D	5	0,011593	0,475473		0,085235
737	D	10	0,010935	0,457438		0,093192
737	D	25	0,010293	0,436124		0,109993
737	D	INT				0,07477
737	D	ZERO				0,0643
737300	A	D-15			0,4639	0,1103
737300	A	D-30			0,434	0,1247
737300	A	D-40			0,4215	0,1471
737300	D	1	0,0126	0,4958		0,069
737300	D	5	0,0116	0,477215		0,0742
737300	D	15	0,0111	0,4572		0,0872
737300	D	ZERO				0,062

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
7373B2	A	D-15			0,4639	0,1103
7373B2	A	D-30			0,434	0,1247
7373B2	A	D-40			0,4215	0,1471
7373B2	D	1	0,0124	0,4958		0,0761
7373B2	D	5	0,011511	0,477758		0,0794
7373B2	D	15	0,011	0,4575		0,0872
7373B2	D	T_01				0,067
7373B2	D	T_05				0,074679
7373B2	D	ZERO				0,062
737400	A	D-15			0,4779	0,1079
737400	A	D-30			0,4338	0,1251
737400	A	D-40			0,423	0,151
737400	D	1				0,0713
737400	D	5	0,0117	0,4834		0,0798
737400	D	15	0,0109	0,4596		0,0924
737400	D	ZERO				0,0628
737500	A	D-15			0,4538	0,1084
737500	A	D-30			0,4281	0,1253
737500	A	D-40			0,4166	0,151
737500	D	1				0,0712
737500	D	5	0,01138	0,474697		0,0803
737500	D	15	0,0109	0,4541		0,0925
737500	D	ZERO				0,061
737700	A	A_15			0,4122	0,1048
737700	A	A_30			0,3986	0,1194
737700	A	A_40			0,3907	0,1434
737700	D	T_00H				0,063

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
737700	D	T_01	0,0097	0,4329		0,062
737700	D	T_05A				0,07
737700	D	T_10	0,0089	0,4112		0,0858
737700	D	T_15	0,0087	0,406		0,0889
737700	D	T_25	0,0086	0,4021		0,0932
737700	D	T_5	0,0093	0,4251		0,0749
737700	D	T_ZERO				0,0552
737800	D	T_00				0,05625
737800	D	T_01				0,06253
737800	D	T_05	0,009633	0,435043		0,0737
737D17	A	D-25			0,451848	0,113169
737D17	A	D-30			0,443779	0,125252
737D17	A	D-40			0,434096	0,156502
737D17	A	U-15				0,106085
737D17	A	U-25				0,097127
737D17	D	5	0,011677	0,473007		0,087424
737D17	D	10	0,010956	0,456114		0,096364
737D17	D	25	0,010406	0,436124		0,10878
737D17	D	INT				0,07586
737D17	D	ZERO				0,0643
737N17	A	D-25			0,451848	0,113169
737N17	A	D-30			0,443779	0,125252
737N17	A	D-40			0,434096	0,156502
737N17	A	U-15				0,106085
737N17	A	U-25				0,097127

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
737N17	D	5	0,011677	0,473007		0,087424
737N17	D	10	0,010956	0,456114		0,096364
737N17	D	25	0,010406	0,436124		0,10878
737N17	D	INT				0,07586
737N17	D	ZERO				0,0643
737N9	A	D-25			0,452885	0,113106
737N9	A	D-30			0,442783	0,124898
737N9	A	D-40			0,432682	0,155057
737N9	A	U-15				0,088617
737N9	A	U-25				0,097687
737N9	D	5	0,011593	0,475473		0,085235
737N9	D	10	0,010935	0,457438		0,093192
737N9	D	25	0,010293	0,436124		0,109993
737N9	D	INT				0,07477
737N9	D	ZERO				0,0643
737QN	A	D-25			0,452885	0,113106
737QN	A	D-30			0,442783	0,124898
737QN	A	D-40			0,432682	0,155057
737QN	A	U-15				0,088617
737QN	A	U-25				0,097687
737QN	D	5	0,011593	0,475473		0,085235
737QN	D	10	0,010935	0,457438		0,093192
737QN	D	25	0,010293	0,436124		0,109993
737QN	D	INT				0,07477
737QN	D	ZERO				0,0643
74710Q	A	D-20			0,217555	0,109467
74710Q	A	D-25			0,210537	0,116953

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
74710Q	A	D-30			0,202116	0,142564
74710Q	A	U-20				0,091737
74710Q	D	5				0,07456
74710Q	D	10	0,002333	0,212212		0,092196
74710Q	D	20	0,002187	0,202456		0,099504
74710Q	D	ZERO				0,05693
747200	A	D-20			0,217555	0,109467
747200	A	D-25			0,210537	0,116953
747200	A	D-30			0,202116	0,142564
747200	A	U-20				0,091737
747200	D	5				0,074042
747200	D	10	0,00235	0,211659		0,091154
747200	D	20	0,002207	0,203133		0,098616
747200	D	ZERO				0,05693
74720A	A	D-25			0,2105	0,118
74720A	A	D-30			0,2017	0,1438
74720A	D	5				0,0722
74720A	D	10	0,00234	0,2115		0,08917
74720A	D	20	0,002186	0,2029		0,09728
74720A	D	ZERO				0,05524
74720B	A	D-25			0,2113	0,1207
74720B	A	D-30			0,2016	0,1444
74720B	D	5				0,07276
74720B	D	10	0,002351	0,213		0,0886
74720B	D	20	0,002196	0,2045		0,09867
74720B	D	ZERO				0,05693

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
747400	A	D-25			0,2143	0,1171
747400	A	D-30			0,2064	0,141
747400	D	5				0,069
747400	D	10	0,002104	0,21338		0,0823
747400	D	20	0,0021	0,2062		0,0916
747400	D	T_00H				0,053
747400	D	T_01				0,057691
747400	D	T_05				0,071
747400	D	T_05C				0,057569
747400	D	T_10	0,002101	0,207131		0,110782
747400	D	T_10H				0,1
747400	D	ZERO		0,3111		0,0508
7478	A	F_20			0,192660	0,128462
7478	A	F_30			0,189605	0,143406
7478	D	F_0				0,052717
7478	D	F_1				0,064841
7478	D	F_10	0,002000	0,204760		0,083321
7478	D	F_5				0,073443
747SP	A	D-20			0,216415	0,110347
747SP	A	D-25			0,209991	0,116897
747SP	A	D-30			0,202497	0,143096
747SP	A	U-20				0,092569
747SP	D	5				0,076123
747SP	D	10	0,002357	0,210572		0,095316
747SP	D	20	0,002179	0,201901		0,103296
747SP	D	ZERO				0,05693
757300	D	T_00				0,05554

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
757300	D	T_01				0,05943
757300	D	T_05	0,006931	0,38754		0,07993
757PW	A	D-25			0,3234	0,1186
757PW	A	D-30			0,3179	0,1342
757PW	D	5	0,006243	0,360271		0,0722
757PW	D	15	0,00611	0,3454		0,0782
757PW	D	20	0,00573	0,33		0,0864
757PW	D	T_00				0,055346
757PW	D	T_01				0,0609
757PW	D	T_05		0,360271		0,0682
757PW	D	ZERO		0,4699		0,0548
757RR	A	D-25			0,3238	0,1178
757RR	A	D-30			0,3191	0,1337
757RR	D	5	0,006319	0,36165		0,07
757RR	D	15	0,00614	0,3454		0,0758
757RR	D	20	0,0057	0,33		0,0847
757RR	D	INT				0,0621
757RR	D	T_00				0,0525
757RR	D	T_01				0,058316
757RR	D	T_05				0,0635
757RR	D	ZERO		0,4699		0,0541
767300	A	D-25			0,2627	0,121
767300	A	D-30			0,2555	0,1329
767300	D	5	0,00409	0,297		0,075
767300	D	15	0,00381	0,2853		0,0824
767300	D	20	0,00367	0,2788		0,0866
767300	D	INT				0,0641

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
767300	D	ZERO				0,0531
767400	A	L_25_D			0,2601	0,1156
767400	A	L_30_D			0,2536	0,1265
767400	D	T_00_U				0,0492
767400	D	T_05_U	0,0043	0,2972		0,0674
767400	D	T_05A				0,055
767400	D	T_05B				0,06
767400	D	T_15_U	0,0041	0,2876		0,0736
767400	D	T_20_U	0,003624	0,2775		0,0794
767CF6	A	D-25			0,29009	0,1075
767CF6	A	D-30			0,28096	0,1232
767CF6	D	1	0,00557	0,31625		0,0646
767CF6	D	5	0,0053	0,30576		0,0685
767CF6	D	15	0,00504	0,29249		0,074
767CF6	D	20	0,0049	0,28496		0,0779
767CF6	D	ZERO				0,0489
767JT9	A	D-25			0,29009	0,1085
767JT9	A	D-30			0,28096	0,1258
767JT9	D	1	0,00504	0,31625		0,0658
767JT9	D	5	0,00472	0,30576		0,0705
767JT9	D	15	0,00436	0,29249		0,0756
767JT9	D	20	0,00417	0,28496		0,0802
767JT9	D	ZERO				0,052
777200	A	D20			0,2204	0,09765
777200	A	D25			0,2133	0,1158
777200	A	D30			0,203	0,133
777200	D	15	0,002867	0,2299		0,07432

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
777200	D	20	0,002751	0,2239		0,08186
777200	D	T_00		0,3218		0,05065
777200	D	T_00H				0,052
777200	D	T_00L				0,048
777200	D	T_01		0,2921		0,05555
777200	D	T_01H				0,06
777200	D	T_05	0,002475	0,239429		0,06898
777200	D	T_05A				0,063456
777200	D	T_05C				0,092
777200	D	T_05CH				0,085
777300	A	L_25_D			0,2156	0,116
777300	A	L_30_D			0,2071	0,1322
777300	D	T_00_U				0,0504
777300	D	T_05_U	0,0031	0,2586		0,0645
777300	D	T_15_U	0,0028	0,2454		0,0704
777300	D	T_20_U	0,0027	0,2363		0,0783
7773ER	A	F_20			0,225340	0,104970
7773ER	A	F_30			0,209490	0,134910
7773ER	D	FLAP_0				0,050171
7773ER	D	FLAP_1				0,054934
7773ER	D	FLAP_5	0,002710	0,240000		0,066100
7878R	A	F_00			0,393870	0,045060
7878R	A	F_01			0,329760	0,047700
7878R	A	F_05			0,288410	0,067150
7878R	A	FLAP20			0,260280	0,088050
7878R	A	FLAP30			0,246840	0,105000
7878R	D	FLAP_0				0,050055

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
7878R	D	FLAP_1				0,052026
7878R	D	FLAP_5	0,002949	0,256410		0,071636
A300-622R	A	1				0,071539
A300-622R	A	2_D				0,094763
A300-622R	A	2_U				0,072592
A300-622R	A	3_D			0,274926	0,102372
A300-622R	A	FULL_D			0,253296	0,125036
A300-622R	A	ZERO				0,052053
A300-622R	D	0				0,053127
A300-622R	D	1500	0,004121	0,292		0,072348
A300B4-203	A	D-15			0,28237	0,10607
A300B4-203	A	D-25			0,27151	0,125568
A300B4-203	D	1	0,005307	0,324359		0,090223
A300B4-203	D	8	0,004239	0,291059		0,093067
A300B4-203	D	15	0,00402	0,278999		0,102935
A300B4-203	D	ZERO				0,063491
A310-304	A	1				0,068197
A310-304	A	2_D				0,096731
A310-304	A	2_U				0,072778
A310-304	A	3_D			0,274926	0,106084
A310-304	A	FULL_D			0,253296	0,129438
A310-304	A	ZERO				0,054935
A310-304	D	0				0,055191
A310-304	D	1500	0,004875	0,313705		0,072016
A319-131	A	1_A				0,06317
A319-131	A	2_D				0,098119
A319-131	A	2_U				0,071826

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
A319-131	A	3_D			0,379931	0,098121
A319-131	A	FULL_D			0,355927	0,124534
A319-131	A	ZERO_A				0,056446
A319-131	D	1				0,071598
A319-131	D	1+F	0,007077	0,376764		0,072635
A319-131	D	ZERO				0,05429
A320-211	A	1_A				0,061662
A320-211	A	2_D				0,096267
A320-211	A	2_U				0,067463
A320-211	A	3_D			0,385223	0,101204
A320-211	A	FULL_D			0,37052	0,11586
A320-211	A	ZERO_A				0,057558
A320-211	D	1				0,066827
A320-211	D	1+F	0,007701	0,394884		0,071403
A320-211	D	ZERO				0,056281
A320-232	A	1_A				0,059086
A320-232	A	2_D				0,095899
A320-232	A	2_U				0,06679
A320-232	A	3_D			0,379853	0,100263
A320-232	A	FULL_D			0,369833	0,121141
A320-232	A	ZERO_A				0,054309
A320-232	D	1				0,065822
A320-232	D	1+F	0,007626	0,395674		0,069873
A320-232	D	ZERO				0,05332
A321-232	A	1_A				0,064258
A321-232	A	2_D				0,101798

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
A321-232	A	2_U				0,074849
A321-232	A	3_D			0,368096	0,112676
A321-232	A	FULL_D			0,357761	0,119073
A321-232	A	ZERO_A				0,057183
A321-232	D	1				0,071631
A321-232	D	1+F	0,007524	0,390238		0,075946
A321-232	D	ZERO				0,056647
A330-301	A	1_A				0,057783
A330-301	A	2_D				0,081654
A330-301	A	2_U				0,064098
A330-301	A	3_D			0,229065	0,092737
A330-301	A	FULL_D			0,222802	0,100779
A330-301	A	ZERO_A				0,047685
A330-301	D	1				0,059866
A330-301	D	1+F	0,002905	0,247076		0,061736
A330-301	D	ZERO				0,046057
A330-343	A	1_A				0,055464
A330-343	A	2_D				0,083569
A330-343	A	2_U				0,063042
A330-343	A	3_D			0,229705	0,092555
A330-343	A	FULL_D			0,222498	0,10202
A330-343	A	ZERO_A				0,046224
A330-343	D	1				0,05926
A330-343	D	1+F	0,0029	0,245211		0,062365
A330-343	D	ZERO				0,044593
A340-211	A	1_A				0,063657

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
A340-211	A	2_D				0,092945
A340-211	A	2_U				0,071673
A340-211	A	3_D			0,224603	0,101734
A340-211	A	FULL_D			0,220432	0,108554
A340-211	A	ZERO_A				0,051221
A340-211	D	1				0,068547
A340-211	D	1+F	0,002605	0,223635		0,073134
A340-211	D	ZERO				0,048646
A340-642	A	1_A				0,054416
A340-642	A	2_D				0,087508
A340-642	A	2_U				0,067996
A340-642	A	3_D			0,213821	0,100473
A340-642	A	FULL_D			0,20733	0,105616
A340-642	A	ZERO_A				0,051608
A340-642	D	1				0,06118
A340-642	D	1+F	0,002423	0,225716		0,06743
A340-642	D	ZERO				0,051433
A380-841	A	A_1+F				0,055657
A380-841	A	A_2_D				0,081906
A380-841	A	A_2_U				0,064109
A380-841	A	A_3_D			0,154745	0,101662
A380-841	A	A_FULL			0,154745	0,107331
A380-841	A	ZERO_A				0,050279
A380-841	D	D_1				0,053173
A380-841	D	D_1+F	0,00125	0,159626		0,068055
A380-841	D	ZERO				0,050472

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
A380-861	A	A_1+F				0,058557
A380-861	A	A_2_D				0,081967
A380-861	A	A_2_U				0,06558
A380-861	A	A_3_D			0,154745	0,101738
A380-861	A	A_FULL			0,154745	0,108118
A380-861	A	ZERO_A				0,048776
A380-861	D	D_1				0,053241
A380-861	D	D_1+F	0,00125	0,159567		0,070602
A380-861	D	ZERO				0,049623
BAC111	A	D-45			0,49076	0,139207
BAC111	A	U-INT				0,106398
BAC111	D	8	0,01569	0,54382		0,082179
BAC111	D	INT1				0,07359
BAC111	D	ZERO				0,065
BAE146	A	D-18			0,61667	0,119715
BAE146	A	D-24			0,61667	0,138371
BAE146	A	D-33			0,45555	0,153186
BAE146	A	U-18				0,0818
BAE146	A	U-24				0,095298
BAE146	D	18	0,009678	0,49296		0,13241
BAE146	D	24	0,008979	0,45846		0,1412
BAE146	D	30	0,008173	0,43179		0,15287
BAE146	D	ZERO				0,083096
BAE300	A	D-18			0,60557	0,116925
BAE300	A	D-24			0,60557	0,134808
BAE300	A	D-33			0,4511	0,149009

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
BAE300	A	U-18				0,08058
BAE300	A	U-24				0,093519
BAE300	D	18	0,009449	0,49847		0,1279
BAE300	D	24	0,008341	0,462		0,1352
BAE300	D	30	0,00775	0,43351		0,14711
BAE300	D	ZERO				0,081866
BEC58P	A	D-15				0,14885
BEC58P	A	D-30			1,33492	0,16
BEC58P	D	TO	0,100258	1,28098		0,1377
BEC58P	D	ZERO				0,125381
CIT3	A	D-40			0,966375	0,147159
CIT3	A	D-INTR				0,130842
CIT3	D	10				0,092263
CIT3	D	20	0,04284	0,947523		0,114525
CIT3	D	ZERO				0,07
CL600	A	D-45			0,766248	0,169002
CL600	A	D-INTR				0,128747
CL600	D	10				0,079246
CL600	D	20	0,028225	0,780719		0,088492
CL600	D	ZERO				0,07
CL601	A	D-45			0,769487	0,163669
CL601	A	D-INTR				0,122639
CL601	D	10				0,075805
CL601	D	20	0,032183	0,780565		0,081609
CL601	D	ZERO				0,07
CNA172	A	10-D			1,3132	0,0994

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
CNA172	A	30-D			1,2526	0,1516
CNA172	A	ZERO-D				0,096
CNA172	D	10-C	0,0992	1,0304		0,1446
CNA172	D	CRUISE				0,096
CNA172	D	ZERO-C	0,1025	1,1112		0,0831
CNA182	A	F10APP				0,122
CNA182	A	F30APP			1,285	0,151
CNA182	D	F-20D	0,058	1,204		0,17
CNA182	D	ZERO				0,127
CNA182	D	ZERO-A				0,127
CNA182	D	ZERO-C				0,097
CNA182	D	ZERO-T				0,103
CNA206	A	10_D				0,105632
CNA206	A	40_D			1,23852	0,169084
CNA206	D	20_T	0,055005	1,02562		0,136998
CNA206	D	ZERO_C				0,09563
CNA206	D	ZERO_T	0,055005	1,02562		0,106327
CNA208	A	F30APP			0,867722	0,099468
CNA208	A	ZERO-A				0,089802
CNA208	D	F-20D	0,033202	0,74833		0,105087
CNA208	D	ZERO	0,05003	0,887307		0,089802
CNA208	D	ZERO-C				0,087252
CNA208	D	ZERO-T				0,060282
CNA20T	A	10_D				0,109615
CNA20T	A	40_D			1,32574	0,211577
CNA20T	D	20_T	0,054669	1,045287		0,13795

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
CNA20T	D	ZERO_C				0,101535
CNA20T	D	ZERO_T	0,054669	0,959417		0,099791
CNA441	A	D-INTR				0,141579
CNA441	A	D-L			1,02329	0,162936
CNA441	D	TO	0,072722	1,10834		0,120222
CNA441	D	ZERO				0,096518
CNA500	A	D-35			0,991547	0,147335
CNA500	A	D-INTR				0,113809
CNA500	D	1				0,080282
CNA500	D	12	0,054342	0,956752		0,090564
CNA500	D	ZERO				0,07
CNA510	A	A_15			1,073624	0,088506
CNA510	A	A_35			1,002913	0,126185
CNA510	D	D_15	0,07051	1,179843		0,097415
CNA510	D	ZERO_C				0,088914
CNA510	D	ZERO_D	0,090811	1,347624		0,103158
CNA525C	A	A_15			1,012614	0,106795
CNA525C	A	A_35			0,946574	0,126615
CNA525C	D	D-15	0,053355	0,993147		0,096525
CNA525C	D	ZERO_C				0,085
CNA525C	D	ZERO_D	0,061279	1,065348		0,09129
CNA55B	A	A_15			1,01427	0,118086
CNA55B	A	A_35			0,9553	0,200794
CNA55B	D	D_15	0,05628	1,080923		0,128052
CNA55B	D	ZERO_C				0,10833
CNA55B	D	ZERO_D	0,063189	1,159835		0,119835

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
CNA560E	D	15	0,054336	1,014289		0,122203
CNA560E	A	15 U			0,919106	0,099403
CNA560E	A	35 D			0,870372	0,130841
CNA560E	D	7	0,059522	1,061591		0,11951
CNA560E	D	ZERO				0,122635
CNA560U	D	15	0,038136	1,069934		0,13523
CNA560U	D	7	0,041179	1,10518		0,12699
CNA560U	A	7_APP				0,12699
CNA560U	A	D 15			0,86464	0,088125
CNA560U	A	D 35			0,811918	0,132402
CNA560U	D	ZERO				0,07
CNA560XL	D	15	0,030657	1,045811		0,13852
CNA560XL	D	7	0,035712	1,095308		0,13505
CNA560XL	A	D 15U			0,91189	0,08555
CNA560XL	A	D 35D			0,86179	0,126192
CNA560XL	D	ZERO				0,074551
CNA680	D	15	0,027468	0,725152		0,127804
CNA680	A	15 GU			0,717794	0,093247
CNA680	A	35 GD			0,662727	0,146827
CNA680	D	7	0,030105	0,764412		0,122083
CNA680	D	ZERO				0,105329
CNA750	A	15_GD			0,753068	0,174519
CNA750	A	15_GU			0,753068	0,146147
CNA750	A	35_GD			0,714646	0,250382
CNA750	A	5_GU			0,799175	0,118139
CNA750	D	5	0,038446	0,82511		0,122657
CNA750	D	15	0,034761	0,787004		0,12822

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
CNA750	D	ZERO				0,096475
CONCRD	A	D-L			0,349148	0,205927
CONCRD	A	U-L				0,183067
CONCRD	D	CL1				0,13294
CONCRD	D	TO	0,008051	0,338363		0,13294
CONCRD	D	ZERO				0,13294
CRJ9-ER	A	20				0,0976
CRJ9-ER	A	D-45			0,5801	0,1551
CRJ9-ER	A	U-45				0,1504
CRJ9-ER	A	ZERO				0,0655
CRJ9-ER	D	0-204				0,0599
CRJ9-ER	D	0-250				0,0641
CRJ9-ER	D	D-8	0,0177	0,5902		0,0978
CRJ9-ER	D	U-8				0,0775
CRJ9-LR	A	20				0,0976
CRJ9-LR	A	D-45			0,5801	0,1551
CRJ9-LR	A	U-45				0,1504
CRJ9-LR	A	ZERO				0,0655
CRJ9-LR	D	0-204				0,0599
CRJ9-LR	D	0-250				0,0641
CRJ9-LR	D	D-8	0,0177	0,5902		0,0978
CRJ9-LR	D	U-8				0,0775
CVR580	A	D-28			0,51972	0,118937
CVR580	A	D-40			0,49138	0,124222
CVR580	D	10	0,028303	0,540116		0,130717
CVR580	D	INTR				0,102858

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
CVR580	D	ZERO				0,075
DC1010	A	D-35			0,251236	0,132645
DC1010	A	D-50			0,244243	0,164729
DC1010	A	U-35				0,127457
DC1010	A	U-50				0,161155
DC1010	D	5				0,079893
DC1010	D	10	0,00356	0,261942		0,101376
DC1010	D	INT				0,068522
DC1010	D	ZERO				0,057149
DC1030	A	D-35			0,2534	0,13
DC1030	A	U-20				0,104
DC1030	D	20	0,003091	0,2434		0,104
DC1030	D	INT1				0,09454
DC1030	D	INT2				0,07307
DC1030	D	ZERO				0,06519
DC1040	A	D-35			0,254879	0,121114
DC1040	A	D-50			0,247241	0,151007
DC1040	A	U-35				0,114222
DC1040	A	U-50				0,145481
DC1040	D	5				0,082503
DC1040	D	15	0,004009	0,272697		0,111044
DC1040	D	INT				0,071264
DC1040	D	ZERO				0,060025
DC3	A	D-45			0,597793	0,155222
DC3	A	U-INT				0,133361
DC3	D	TO	0,019837	0,619256		0,123784

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DC3	D	ZERO				0,1115
DC6	A	D-INTR				0,10199
DC6	A	D-L			0,294594	0,125979
DC6	D	TO	0,007829	0,430006		0,08204
DC6	D	ZERO				0,078
DC850	A	D-35			0,328558	0,129965
DC850	A	D-50			0,313281	0,149354
DC850	A	U-35				0,126751
DC850	A	U-50				0,145337
DC850	D	15	0,005206	0,323443		0,090417
DC850	D	25	0,004708	0,315832		0,103092
DC850	D	INT				0,074401
DC850	D	ZERO				0,058535
DC860	A	D-35			0,312879	0,117758
DC860	A	D-50			0,304526	0,130913
DC860	A	U-35				0,115049
DC860	A	U-50				0,12766
DC860	D	12	0,004899	0,320082		0,090214
DC860	D	23	0,004572	0,304797		0,095953
DC860	D	INT				0,071703
DC860	D	ZERO				0,05319
DC870	A	D-35			0,312879	0,117758

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DC870	A	D-50			0,304526	0,130913
DC870	A	U-35				0,115049
DC870	A	U-50				0,12766
DC870	D	12	0,004899	0,320082		0,090214
DC870	D	23	0,004572	0,304797		0,095953
DC870	D	INT				0,071703
DC870	D	ZERO				0,05319
DC8QN	A	D-35			0,312879	0,117758
DC8QN	A	D-50			0,304526	0,130913
DC8QN	A	U-35				0,115049
DC8QN	A	U-50				0,12766
DC8QN	D	12	0,004899	0,320082		0,090214
DC8QN	D	23	0,004572	0,304797		0,095953
DC8QN	D	INT				0,071703
DC8QN	D	ZERO				0,05319
DC910	A	D-35			0,480101	0,134177
DC910	A	D-50			0,445486	0,157948
DC910	A	U-15				0,087963
DC910	A	U-35				0,130625
DC910	A	U-50				0,153365
DC910	D	5	0,012996	0,49557		0,07757
DC910	D	15	0,010618	0,477234		0,087963
DC910	D	INT				0,076753
DC910	D	ZERO				0,075935
DC930	A	D-35			0,470211	0,135075
DC930	A	D-50			0,438965	0,165052

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DC930	A	U-15				0,092489
DC930	A	U-35				0,131559
DC930	A	U-50				0,155925
DC930	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC930	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC930	D	INT				0,076701
DC930	D	ZERO				0,068416
DC93LW	A	D-35			0,470211	0,135075
DC93LW	A	D-50			0,438965	0,165052
DC93LW	A	U-15				0,092489
DC93LW	A	U-35				0,131559
DC93LW	A	U-50				0,155925
DC93LW	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC93LW	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC93LW	D	INT				0,076701
DC93LW	D	ZERO				0,068416
DC950	A	D-35			0,468147	0,135234
DC950	A	D-50			0,442406	0,160018
DC950	A	U-15				0,092489
DC950	A	U-35				0,131677

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DC950	A	U-50				0,155399
DC950	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC950	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC950	D	INTR				0,076701
DC950	D	ZERO				0,068416
DC95HW	A	D-35			0,468147	0,135234
DC95HW	A	D-50			0,442406	0,160018
DC95HW	A	U-15				0,092489
DC95HW	A	U-35				0,131677
DC95HW	A	U-50				0,155399
DC95HW	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC95HW	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC95HW	D	INTR				0,076701
DC95HW	D	ZERO				0,068416
DC9Q7	A	D-35			0,480101	0,134177
DC9Q7	A	D-50			0,445486	0,157948
DC9Q7	A	U-15				0,087963
DC9Q7	A	U-35				0,130625
DC9Q7	A	U-50				0,153365
DC9Q7	D	5	0,012996	0,49557		0,07757
DC9Q7	D	15	0,010618	0,477234		0,087963
DC9Q7	D	INT				0,076753
DC9Q7	D	ZERO				0,075935
DC9Q9	A	D-35			0,470211	0,135075
DC9Q9	A	D-50			0,438965	0,165052
DC9Q9	A	U-15				0,092489
DC9Q9	A	U-35				0,131559
DC9Q9	A	U-50				0,155925

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DC9Q9	D	5	0,012098	0,4899		0,084985
DC9Q9	D	15	0,010507	0,471774		0,092489
DC9Q9	D	INT				0,076701
DC9Q9	D	ZERO				0,068416
DHC6	A	D-INTR				0,125975
DHC6	A	D-L			0,577068	0,176949
DHC6	D	INTR				0,090222
DHC6	D	TO	0,031032	0,787095		0,105443
DHC6	D	ZERO				0,075
DHC6QP	A	D-INTR				0,125975
DHC6QP	A	D-L			0,577068	0,176949
DHC6QP	D	INTR				0,090222
DHC6QP	D	TO	0,031032	0,787095		0,105443
DHC6QP	D	ZERO				0,075
DHC7	A	D-25			0,51353	0,127688
DHC7	A	D-INTR				0,117133
DHC7	D	10				0,117133
DHC7	D	25	0,009556	0,466702		0,159266
DHC7	D	ZERO				0,075
DHC8	A	D-15			0,54969	0,092335
DHC8	A	D-35			0,50961	0,10086
DHC8	A	D-5			0,60123	0,087745
DHC8	A	U-15				0,080204
DHC8	A	U-5				0,073647
DHC8	D	5	0,017289	0,61342		0,07808

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
DHC8	D	15	0,017361	0,56668		0,08519
DHC8	D	ZERO				0,072424
DHC830	A	D-10			0,62986	0,091024
DHC830	A	D-15			0,60123	0,094958
DHC830	A	D-35			0,55542	0,103483
DHC830	A	U-10				0,079221
DHC830	A	U-15				0,084139
DHC830	D	5	0,017836	0,61764		0,070652
DHC830	D	10	0,015165	0,570532		0,076309
DHC830	D	15	0,014403	0,549595		0,080292
DHC830	D	INT	0,019987	0,659514		0,067572
DHC830	D	ZERO				0,068308
DO228	A	F30APP			0,75885	0,11911
DO228	A	ZERO-A				0,10717
DO228	D	FLAPS1	0,02196	0,80401		0,09042
DO228	D	ZERO	0,02745	0,86388		0,10717
DO228	D	ZERO-C				0,14459
DO228	D	ZERO-T				0,09218
DO328	A	F32APP			0,638	0,0961
DO328	A	ZERO-A				0,0916
DO328	D	F12-D	0,016	0,666		0,0664
DO328	D	ZERO				0,0916
DO328	D	ZERO-C				0,1206
ECLIPSE500	A	A_A_DN			1,273746	0,133462
ECLIPSE500	A	A_T_DN				0,178304
ECLIPSE500	D	TO_DN	0,100203	1,381422		0,105314
ECLIPSE500	D	TO_UP		1,381422		0,086185
ECLIPSE500	D	UP_DN		1,690947		0,103009
ECLIPSE500	D	UP_UP		1,690947		0,073313

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
EMB120	A	D-25			0,837	0,0801
EMB120	A	D-45			0,782	0,1305
EMB120	D	15	0,0297	0,82		0,1014
EMB120	D	ZERO		0,929		0,0834
EMB145	A	D-22			0,6836	0,1291
EMB145	A	D-45			0,6811	0,1809
EMB145	D	9		0,6503		0,0825
EMB145	D	9-GEAR	0,0218	0,6562		0,1048
EMB145	D	ZERO				0,0691
EMB14L	A	D-22			0,6836	0,1291
EMB14L	D	9		0,6503		0,083
EMB14L	D	9-GEAR	0,0212	0,6562		0,083
EMB14L	D	D-45		0,6811		0,1809
EMB14L	D	ZERO				0,0694
EMB170	D	1	0,015720	0,579870		0,076830
EMB170	A	FULL			0,498900	0,145550
EMB170	D	ZERO				0,066180
EMB175	D	1	0,015900	0,578990		0,077300
EMB175	A	FULL			0,498200	0,145800
EMB175	D	ZERO				0,066000
EMB190	D	1	0,012300	0,494610		0,082600
EMB190	A	FULL			0,434400	0,137100
EMB190	D	ZERO				0,066400
EMB195	D	1	0,012200	0,494520		0,083100
EMB195	A	FULL			0,433600	0,137400
EMB195	D	ZERO				0,067400
F10062	A	D-42			0,4731	0,1565
F10062	A	U-INT				0,1124
F10062	D	INT2				0,0904
F10062	D	TO	0,0122	0,5162		0,0683

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
F10062	D	ZERO				0,0683
F10065	A	D-42			0,4731	0,1565
F10065	A	U-INT				0,1129
F10065	D	INT2				0,0911
F10065	D	TO	0,0123	0,521		0,0693
F10065	D	ZERO				0,0693
F28MK2	A	D-42			0,5334	0,1677
F28MK2	A	U-INTR				0,1248
F28MK2	D	6	0,0171	0,6027		0,0793
F28MK2	D	INT2				0,1033
F28MK2	D	ZERO				0,0819
F28MK4	A	D-42			0,5149	0,1619
F28MK4	A	U-INTR				0,1187
F28MK4	D	6	0,01515	0,5731		0,0749
F28MK4	D	INT2				0,0971
F28MK4	D	ZERO				0,0755
FAL20	A	D-25			0,804634	0,117238
FAL20	A	D-40			0,792624	0,136348
FAL20	D	10	0,035696	0,807797		0,098781
FAL20	D	INTR				0,084391
FAL20	D	ZERO				0,07
GII	A	L-0-U				0,0751
GII	A	L-10-U				0,0852
GII	D	L-20-D				0,1138
GII	D	L-39-D		0,5822		0,1742
GII	D	T-0-U				0,0814
GII	D	T-10-U				0,0884

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
GII	D	T-20-D	0,02	0,634		0,1159
GIIB	A	L-0-U				0,0722
GIIB	A	L-10-U				0,0735
GIIB	D	L-20-D				0,1091
GIIB	D	L-39-D		0,562984		0,1509
GIIB	D	T-0-U				0,0738
GIIB	D	T-10-U				0,0729
GIIB	D	T-20-D	0,0162	0,583		0,1063
GIV	A	L-0-U				0,06
GIV	A	L-39-D			0,5805	0,1403
GIV	D	L-20-D				0,1063
GIV	D	T-0-U				0,0586
GIV	D	T-10-U				0,0666
GIV	D	T-20-D	0,0146	0,5798		0,1035
GIV	D	T-20-U				0,0797
GV	A	L-20-D				0,0974
GV	A	L-20-U				0,0749
GV	A	L-39-D			0,4908	0,1328
GV	D	L-0-U				0,0617
GV	D	T-0-U				0,058
GV	D	T-10-U				0,0606
GV	D	T-20-D	0,01178	0,516		0,0953
GV	D	T-20-U				0,0743
HS748A	A	D-30			0,45813	0,13849
HS748A	A	D-INTR				0,106745
HS748A	D	INTR				0,088176

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
HS748A	D	TO	0,012271	0,542574		0,101351
HS748A	D	ZERO				0,075
IA1125	A	D-40			0,967478	0,136393
IA1125	A	D-INTR				0,118618
IA1125	D	12	0,040745	0,963488		0,100843
IA1125	D	INTR				0,085422
IA1125	D	ZERO				0,07
L1011	A	D-33			0,286984	0,137671
L1011	A	D-42			0,256389	0,155717
L1011	D	10	0,004561	0,265314		0,093396
L1011	D	22	0,004759	0,251916		0,105083
L1011	D	INTR				0,07959
L1011	D	ZERO				0,06243
L10115	A	D-33			0,262728	0,140162
L10115	A	D-42			0,256123	0,155644
L10115	D	10	0,004499	0,265314		0,093396
L10115	D	22	0,004695	0,251916		0,105083
L10115	D	INTR				0,07959
L10115	D	ZERO				0,06243
L188	A	D-100			0,436792	0,174786
L188	A	D-78-%			0,456156	0,122326
L188	D	39-%	0,009995	0,420533		0,142992
L188	D	78-%	0,010265	0,404302		0,159974
L188	D	INTR				0,120987
L188	D	ZERO				0,082

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
LEAR25	A	D-40			1,28239	0,176632
LEAR25	A	D-INTR				0,149986
LEAR25	D	10				0,09667
LEAR25	D	20	0,082866	1,27373		0,12334
LEAR25	D	ZERO				0,07
LEAR35	A	D-40			1,08756	0,150688
LEAR35	A	D-INTR				0,129456
LEAR35	D	10				0,089112
LEAR35	D	20	0,043803	1,05985		0,108224
LEAR35	D	ZERO				0,07
MD11GE	D	10	0,003812	0,2648		0,0843
MD11GE	D	15	0,003625	0,2578		0,0891
MD11GE	D	20	0,003509	0,2524		0,0947
MD11GE	D	25	0,003443	0,2481		0,1016
MD11GE	D	0/EXT				0,0692
MD11GE	D	0/RET				0,0551
MD11GE	D	ZERO				0,0551
MD11PW	D	10	0,003829	0,265		0,08425
MD11PW	D	15	0,003675	0,2576		0,08877
MD11PW	D	20	0,003545	0,2526		0,09472
MD11PW	D	25	0,003494	0,2487		0,1018
MD11PW	D	0/EXT				0,0691
MD11PW	D	0/RET				0,05512
MD11PW	D	ZERO				0,05512
MD81	D	11	0,009276	0,4247		0,07719

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
MD81	D	INT1				0,07643
MD81	D	INT2				0,06313
MD81	D	INT3				0,06156
MD81	D	INT4				0,06366
MD81	D	T_15	0,009369	0,420798		0,0857
MD81	D	T_INT				0,0701
MD81	D	T_ZERO				0,061
MD81	D	ZERO				0,06761
MD82	D	11	0,009248	0,4236		0,07969
MD82	D	INT1				0,07625
MD82	D	INT2				0,06337
MD82	D	INT3				0,06196
MD82	D	INT4				0,0634
MD82	D	T_15	0,009267	0,420216		0,086
MD82	D	T_INT				0,065
MD82	D	T_ZERO				0,061
MD82	D	ZERO				0,06643
MD83	D	11	0,009301	0,4227		0,0798
MD83	D	INT1				0,07666
MD83	D	INT2				0,0664
MD83	D	INT3				0,06247
MD83	D	INT4				0,06236
MD83	D	T_15	0,009384	0,420307		0,086
MD83	D	T_INT				0,0664
MD83	D	T_ZERO				0,0611

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
MD83	D	ZERO				0,06573
MD9025	A	D-28			0,4118	0,1181
MD9025	A	D-40			0,4003	0,1412
MD9025	A	U-0			0,4744	0,0876
MD9025	D	EXT/06	0,010708	0,458611		0,070601
MD9025	D	EXT/11	0,009927	0,441118		0,073655
MD9025	D	EXT/18	0,009203	0,421346		0,083277
MD9025	D	EXT/24	0,008712	0,408301		0,090279
MD9025	D	RET/0				0,05186
MD9028	A	D-28			0,4118	0,1181
MD9028	A	D-40			0,4003	0,1412
MD9028	A	U-0			0,4744	0,0876
MD9028	D	EXT/06	0,010993	0,463088		0,070248
MD9028	D	EXT/11	0,010269	0,446501		0,072708
MD9028	D	EXT/18	0,009514	0,426673		0,082666
MD9028	D	EXT/24	0,008991	0,413409		0,090018
MD9028	D	RET/0				0,05025
MU3001	A	D-30			1,07308	0,147487
MU3001	A	D-INTR				0,114684
MU3001	D	1	0,065703	1,1529		0,08188
MU3001	D	10	0,055318	1,0729		0,09285
MU3001	D	ZERO				0,07
PA30	A	27-A			1,316667	0,104586
PA30	A	ZERO-A				0,078131
PA30	D	15-D	0,100146	1,166667		0,154071

▼**M2**

ACFT_ID	Art der Bewegung (OP_TYPE)	Klappenstellung (Flap-ID)	B (ft/lb)	C (kt/√lb)	D (kt/√lb)	R
PA30	D	ZERO-D				0,067504
PA42	A	30-DN			1,09213	0,14679
PA42	A	ZERO-A				0,087856
PA42	D	ZER-DN	0,06796	1,011055		0,08088
PA42	D	ZERO				0,087856
PA42	D	ZERO-C				0,139096
PA42	D	ZERO-T				0,07651
SD330	A	D-15			0,746802	0,109263
SD330	A	D-35			0,702872	0,143475
SD330	D	10	0,031762	0,727556		0,138193
SD330	D	INTR				0,106596
SD330	D	ZERO				0,075
SF340	A	D-35			0,75674	0,147912
SF340	A	D-INTR				0,111456
SF340	D	5				0,105831
SF340	D	15	0,026303	0,746174		0,136662
SF340	D	ZERO				0,075

▼M2

Tabelle I-2:

Luftfahrzeuge

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
1900D	Beech 1900D/PT6A67	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	16 950	14 940	1 696	3 367	1	PT6A67	CNT (lb)	213	109	Prop.
707	Boeing 707-120/JT3C	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	302 400	188 900	6 682	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Flügel
707120	Boeing 707-120B/JT3D-3	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	302 400	188 900	6 893	14 850	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Flügel
707320	Boeing 707-320B/JT3D-7	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	334 000	247 000	5 622	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Flügel
707QN	Boeing 707-320B/JT3D-7QN	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	334 000	247 000	5 622	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Flügel
717200	Boeing 717-200/BR 715	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	121 000	110 000	4 600	18 000	3	BR715	CNT (lb)	203	105	Rumpf
720	Boeing 720/JT3C	Strahltriebwerk	4	Groß (Large)	Gewerblich	223 500	155 600	4 871	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Flügel
720B	Boeing 720B/JT3D-3	Strahltriebwerk	4	Groß (Large)	Gewerblich	234 000	175 000	5 717	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Flügel
727100	Boeing 727-100/JT8D-7	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	169 500	142 500	4 867	14 000	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Rumpf
727200	Boeing 727-200/JT8D-7	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	217 600	163 300	5 571	11 895	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Rumpf
727D15	Boeing 727-200/JT8D-15	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	208 000	169 000	4 922	15 500	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Rumpf
727D17	Boeing 727-200/JT8D-17	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	208 000	169 000	5 444	16 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Rumpf
727EM1	FEDX 727-100/JT8D-7	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	169 500	142 500	4 867	14 000	3	3JT8E7	CNT (lb)	201	101	Rumpf

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
727EM2	FEDX 727-200/JT8D-15	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	208 000	169 000	4 922	15 500	3	3JT8E5	CNT (lb)	201	101	Rumpf
727Q15	Boeing 727-200/JT8D-15QN	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	208 000	169 000	4 922	15 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Rumpf
727Q7	Boeing 727-100/JT8D-7QN	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	169 500	142 500	4 867	14 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Rumpf
727Q9	Boeing 727-200/JT8D-9	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	191 000	160 000	5 444	14 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Rumpf
727QF	UPS 727-100 22C 25C	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	169 000	142 500	4 448	15 380	3	TAY651	CNT (lb)	201	101	Rumpf
737	Boeing 737/JT8D-9	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	109 000	98 000	3 900	14 500	1	2JT8DW	CNT (lb)	201	101	Flügel
737300	Boeing 737-300/CFM56-3B-1	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	135 000	114 000	4 580	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Flügel
7373B2	Boeing 737-300/CFM56-3B-2	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	139 500	114 000	4 580	22 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Flügel
737400	Boeing 737-400/CFM56-3C-1	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	150 000	124 000	5 062	23 500	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Flügel
737500	Boeing 737-500/CFM56-3C-1	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	133 500	111 000	4 551	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Flügel
737700	Boeing 737-700/CFM56-7B24	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	154 500	129 200	4 445	24 000	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Flügel
737800	Boeing 737-800/CFM56-7B26	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	174 200	146 300	5 435	26 300	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Flügel
737D17	Boeing 737-200/JT8D-17	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	124 000	107 000	4 244	16 000	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Flügel

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
737N17	Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	124 000	107 000	4 244	16 000	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Flügel
737N9	Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	109 000	98 000	3 900	14 500	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Flügel
737QN	Boeing 737/JT8D-9QN	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	109 000	98 000	3 900	14 500	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Flügel
747100	Boeing 747-100/JT9DBD	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	733 000	516 600	5 727	33 042	2	JT9DBD	CNT (lb)	209	107	Flügel
74710Q	Boeing 747-100/JT9D-7QN	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	733 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Flügel
747200	Boeing 747-200/JT9D-7	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	775 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Flügel
74720A	Boeing 747-200/JT9D-7A	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	785 000	564 000	6 200	46 300	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Flügel
74720B	Boeing 747-200/JT9D-7Q	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	800 000	630 000	6 200	53 000	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Flügel
747400	Boeing 747-400/PW4056	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	875 000	652 000	6 989	56 800	3	PW4056	CNT (lb)	207	107	Flügel
7478	Boeing 747-8F/GEnx-2B67	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	987 000	757 000	7 900	68 000	4	GENX67	CNT (lb)	205	107	Flügel
747SP	Boeing 747SP/JT9D-7	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	702 000	475 000	5 911	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Flügel
757300	Boeing 757-300/RB211-535E4B	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	275 000	224 000	5 651	43 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Flügel
757PW	Boeing 757-200/PW2037	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	255 000	210 000	4 790	38 300	3	PW2037	CNT (lb)	203	103	Flügel

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
757RR	Boeing 757-200/RB211-535E4	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	255 000	210 000	4 640	40 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Flügel
767300	Boeing 767-300/PW4060	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	407 000	320 000	4 710	60 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Flügel
767400	Boeing 767-400ER/CF6-80C2B(F)	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	450 000	340 000	6 000	58 685	3	CF680C	CNT (lb)	205	102	Flügel
767CF6	Boeing 767-200/CF6-80A	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	315 500	270 000	4 700	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Flügel
767JT9	Boeing 767-200/JT9D-7R4D	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	351 000	270 000	4 744	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Flügel
777200	Boeing 777-200/GE90-76B	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	656 000	470 000	4 450	90 000	3	GE90	CNT (lb)	205	105	Flügel
777300	Boeing 777-300/Trent 892	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	660 000	524 000	6 012	77 000	0	TRENT8	CNT (lb)	203	105	Flügel
7773ER	Boeing 777-300ER/GE90-115B-EIS	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	775 000	554 000	5 805	115 000	3	GE9015	CNT (lb)	204	107	Flügel
7878R	Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	502 500	380 000	5 090	70 000	4	T1KBFP	CNT (lb)	205	103	Flügel
A300-622R	Airbus A300-622R/PW4158	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	378 533	308 647	4 735	58 000	3	PW4158	CNT (lb)	202	103	Flügel
A300B4-203	Airbus A300B4-200/CF6-50C2	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	364 000	295 000	5 367	52 500	3	2CF650	CNT (lb)	203	103	Flügel
A310-304	Airbus A310-304/GE CF6-80C2A2	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	346 126	273 373	4 682	53 500	3	A310	CNT (lb)	204	103	Flügel
A319-131	Airbus A319-131/V2522-A5	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	166 449	137 789	4 364	22 000	3	V2522A	CNT (lb)	205	103	Flügel

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
A320-211	Airbus A320-211/ CFM56-5A1	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	169 756	142 198	4 753	25 000	3	CFM565	CNT (lb)	202	103	Flügel
A320-232	Airbus A320-232/V2527-A5	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	169 756	145 505	4 917	26 500	3	V2527A	CNT (lb)	205	103	Flügel
A321-232	Airbus A321-232/IAE V2530-A5	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	196 211	166 449	5 587	30 000	3	V2530	CNT (lb)	202	103	Flügel
A330-301	Airbus A330-301/GE CF6-80 E1A2	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	478 400	383 604	5 966	67 500	3	CF680E	CNT (lb)	202	102	Flügel
A330-343	Airbus A330-343/RR Trent 772B	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	513 677	412 264	5 512	71 100	3	TRENT7	CNT (lb)	205	102	Flügel
A340-211	Airbus A340-211/ CFM56-5C2	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	573 200	399 036	5 900	31 200	3	CF565C	CNT (lb)	206	107	Flügel
A340-642	Airbus A340-642/RR Trent 556	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	804 687	564 383	6 919	56 000	4	TRENT5	CNT (lb)	205	102	Flügel
A380-841	Airbus A380-841/RR Trent 970	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	1 254 43-0	862 007	6 752	70 000	4	TRENT9	CNT (lb)	205	105	Flügel
A380-861	Airbus A380-861/EA GP7270	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	1 254 43-0	862 007	6 837	70 000	4	GP7270	CNT (lb)	206	105	Flügel
BAC111	BAC 111/SPEY MK511-14	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	89 600	82 000	4 449	11 400	2	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Rumpf
BAE146	BAe 146-200/ALF502R-5	Strahltriebwerk	4	Groß (Large)	Gewerblich	93 000	81 000	3 770	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Flügel
BAE300	BAe 146-300/ALF502R-5	Strahltriebwerk	4	Groß (Large)	Gewerblich	97 500	84 500	3 960	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Flügel

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
BEC58P	Raytheon BARON 58P/ TS10-520-L	Kolbenmotor	2	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	6 100	6 100	2 733	779	0	TSIO52	CNT (% des Max. stat. Schubs)	215	109	Prop.
CIT3	Cessna Citation III/ TFE731-3-100S	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	20 000	17 000	2 770	3 650	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Rumpf
CL600	Canadair CL-600/ ALF502L	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	36 000	33 000	3 300	7 500	3	AL502L	CNT (lb)	216	113	Rumpf
CL601	Canadair CL-601/CF34-3A	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	43 100	36 000	3 550	9 220	3	CF34	CNT (lb)	216	113	Rumpf
CNA172	Cessna 172R/Lycoming IO-360-L2A	Kolbenmotor	1	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	2 450	2 450	1 695	436	0	IO360L	CNT (% des Max. stat. Schubs)	215	109	Prop.
CNA182	Cessna 182H/Continental O-470-R	Kolbenmotor	1	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	2 800	2 800	1 544	965	2	O470R	CNT (lb)	215	113	Prop.
CNA206	Cessna 206H/Lycoming IO-540-AC	Kolbenmotor	1	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	3 600	3 600	1 880	798	0	IO540	Sonstige (RPM)	215	109	Prop.
CNA208	Cessna 208/PT6A-114	Turboprop	1	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	8 750	8 500	1 740	2 300	3	PT6A114	CNT (lb)	210	109	Prop.
CNA20T	Cessna T206H/Lycoming TIO-540-AJ1A	Kolbenmotor	1	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	3 600	3 600	1 880	825	0	TIO540	Sonstige (RPM)	215	109	Prop.
CNA441	Cessna CONQUEST II /TPE331-8	Turboprop	2	Klein (Small)	Gewerblich	9 900	9 400	1 939	1 535	0	TPE331	CNT (% des Max. stat. Schubs)	210	111	Prop.

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
CNA500	Cessna Citation II/JT15D-4	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	14 700	14 000	3 050	2 500	3	JT15D1	CNT (lb)	216	113	Rumpf
CNA510	Cessna Mustang Model 510/PW615F	Strahltriebwerk	2	Klein (Small)	Gewerblich	8 645	7 200	3 010	1 466	0	PW615F	CNT (lb)	203	113	Rumpf
CNA525C	Cessna Citation CJ4 525C /FJ44-4A	Strahltriebwerk	2	Klein (Small)	Gewerblich	16 950	15 500	3 010	3 600	4	FJ44-4	CNT (lb)	235	136	Rumpf
CNA55B	Cessna 550 Citation Bravo/PW530A	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	14 800	13 500	3 010	2 863	0	PW530A	CNT (lb)	203	113	Rumpf
CNA560E	Cessna Citation Encore 560/PW535A	Strahltriebwerk	2	Klein (Small)	Gewerblich	16 300	13 680	3 000	3 313	3	2PW535	CNT (lb)	238	138	Rumpf
CNA560U	Cessna Citation Ultra 560/ JT15D-5D	Strahltriebwerk	2	Klein (Small)	Gewerblich	16 300	13 680	2 700	3 029	3	2J155D	CNT (lb)	237	113	Rumpf
CNA560-XL	Cessna Citation Excel 560/PW545A	Strahltriebwerk	2	Klein (Small)	Gewerblich	20 000	16 830	3 000	3 824	3	PW545A	CNT (lb)	238	137	Rumpf
CNA680	Cessna Citation Sovereign 680/PW306C	Strahltriebwerk	2	Klein (Small)	Gewerblich	30 000	24 390	3 010	5 749	3	PW306C	CNT (lb)	236	136	Rumpf
CNA750	Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007C	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	35 700	31 800	3 500	6 407	3	AE300C	CNT (lb)	202	105	Rumpf
CONCRD	Concorde/OLY593	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	400 000	245 000	10 600	38 100	0	OLY593	CNT (lb)	206	106	Flügel
CRJ9-ER	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/ CF34-8C5	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	82 500	73 500	5 779	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Rumpf

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
CRJ9-LR	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	84 500	75 100	5 680	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Rumpf
CVR580	Convair CV-580/ALL 501-D15	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	58 000	52 000	4 256	8 100	0	501D13	CNT (% des Max. stat. Schubs)	214	112	Prop.
DC1010	McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D	Strahltriebwerk	3	Schwer (Heavy)	Gewerblich	455 000	363 000	5 820	40 000	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Flügel
DC1030	McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2	Strahltriebwerk	3	Schwer (Heavy)	Gewerblich	572 000	403 000	5 418	53 200	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Flügel
DC1040	McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20	Strahltriebwerk	3	Schwer (Heavy)	Gewerblich	555 000	403 000	6 020	49 400	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Flügel
DC3	Douglas DC-3/R1820-86	Kolbenmotor	2	Groß (Large)	Gewerblich	28 000	24 500	2 222	3 120	0	2R2800	CNT (% des Max. stat. Schubs)	213	110	Prop.
DC6	Douglas DC-6/R2800-CB17	Kolbenmotor	4	Groß (Large)	Gewerblich	106 000	95 000	3 010	4 180	0	4R2800	CNT (% des Max. stat. Schubs)	213	110	Prop.
DC820	Douglas DC-8-20/JT4A	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	317 600	194 400	6 527	11 850	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Flügel
DC850	Douglas DC-8-50/JT3D-3B	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	325 000	240 000	5 400	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Flügel
DC860	Douglas DC-8-60/JT3D-7	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	355 000	275 000	5 310	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Flügel

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
DC870	Douglas DC-8-70/ CFM56-2C-5	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	355 000	258 000	6 500	22 000	3	CFM562	CNT (lb)	206	106	Flügel
DC8QN	Douglas DC-8-60/JT8D-7QN	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	355 000	275 000	5 310	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Flügel
DC910	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	90 700	81 700	5 030	14 000	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Rumpf
DC930	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	114 000	102 000	4 680	14 500	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Rumpf
DC93LW	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 w/ ABS Lightweight hushkit	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	114 000	102 000	4 680	14 500	3	2JT8DL	CNT (lb)	201	101	Rumpf
DC950	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	121 000	110 000	4 880	16 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Rumpf
DC95HW	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D17 w/ ABS Heavyweight hushkit	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	121 000	110 000	4 880	16 000	3	2JT8DH	CNT (lb)	201	101	Rumpf
DC9Q7	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	90 700	81 700	5 030	14 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Rumpf
DC9Q9	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	114 000	102 000	4 680	14 500	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Rumpf
DHC6	De Havilland DASH 6/ PT6A-27	Turboprop	2	Klein (Small)	Gewerblich	12 500	12 300	1 500	2 000	0	PT6A27	CNT (% des Max. stat. Schubs)	210	109	Prop.

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
DHC6QP	De Havilland DASH 6/ PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod	Turboprop	2	Klein (Small)	Gewerblich	12 500	12 300	1 500	2 000	0	RAISQP	CNT (% des Max. stat. Schubs)	210	109	Prop.
DHC7	De Havilland DASH 7/ PT6A-50	Turboprop	4	Groß (Large)	Gewerblich	41 000	39 000	2 150	2 850	3	PT6A50	CNT (% des Max. stat. Schubs)	213	112	Prop.
DHC8	Bombardier de Havilland DASH 8-100/PW121	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	34 500	33 900	3 000	4 750	3	PW120	CNT (% des Max. stat. Schubs)	213	112	Prop.
DHC830	Bombardier de Havilland DASH 8-300/PW123	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	43 000	42 000	3 500	4 918	3	PW120	CNT (% des Max. stat. Schubs)	213	112	Prop.
DO228	Dornier 228-202/TPE 311-5	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	13 669	13 448	2 375	2 240	3	TPE331-5	CNT (lb)	216	110	Prop.
DO328	Dornier 328-100/PW119C	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	30 843	29 167	3 825	6 745	3	PW119C	CNT (lb)	214	109	Prop.
ECLIP-SE500	Eclipse 500/PW610F	Strahltriebwerk	2	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	6 000	5 600	2 389	1 031	3	PW610F	CNT (lb)	201	103	Rumpf
EMB120	Embraer 120 ER/Pratt & Whitney PW118	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	26 433	25 794	5 571	4 000	3	EPW118	CNT (lb)	213	109	Prop.
EMB145	Embraer 145 ER/Allison AE3007	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	45 420	41 230	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Rumpf
EMB14L	Embraer 145 LR/Allison AE3007A1	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	48 500	42 550	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Rumpf

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
EMB170	Embraer ERJ170-100	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	82 012	72 312	4 029	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Flügel
EMB175	Embraer ERJ170-200	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	85 517	74 957	4 130	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Flügel
EMB190	Embraer ERJ190-100	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	114 199	97 003	4 081	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Flügel
EMB195	Embraer ERJ190-200	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	115 280	100 972	4 183	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Flügel
F10062	Fokker 100/TAY 620-15	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	95 000	85 500	4 560	13 900	3	TAY620	CNT (lb)	201	101	Rumpf
F10065	Fokker 100/TAY 650-15	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	98 000	88 000	4 704	15 100	3	TAY650	CNT (lb)	201	101	Rumpf
F28MK2	Fokker F-28-2000/ RB183MK555	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	65 000	59 000	3 540	9 850	2	RB183	CNT (lb)	216	104	Rumpf
F28MK4	Fokker F-28-4000/ RB183MK555	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	73 000	64 000	3 546	9 900	2	RB183P	CNT (lb)	216	104	Rumpf
FAL20	Dassault FALCON 20/ CF700-2D-2	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	28 700	27 300	2 490	4 500	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Rumpf
GII	Gulfstream GII/SPEY 511-8	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	64 800	58 500	3 200	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Rumpf
GIIB	Gulfstream GIIB/GIII — SPEY 511-8	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	69 700	58 500	3 250	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Rumpf
GIV	Gulfstream GIV-SP/TAY 611-8	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	74 600	66 000	3 190	13 850	3	TAYGIV	CNT (lb)	203	113	Rumpf
GV	Gulfstream GV/BR 710	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	90 500	75 300	2 760	14 750	3	BR710	CNT (lb)	205	105	Rumpf

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
HS748A	Hawker Siddeley HS-748/ DART MK532-2	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	46 500	43 000	3 360	5 150	2	RDA532	CNT (% des Max. stat. Schubs)	212	110	Prop.
IA1125	IAI-1125 ASTRA/ TFE731-3A	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	23 500	20 700	3 689	3 700	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Rumpf
L1011	Lockheed Martin L-1011/ RB211-22B	Strahltriebwerk	3	Schwer (Heavy)	Gewerblich	430 000	358 000	5 693	42 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Flügel
L10115	Lockheed Martin L-1011-500/RB211-224B	Strahltriebwerk	3	Schwer (Heavy)	Gewerblich	510 000	368 000	6 800	50 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Flügel
L188	Lockheed L-188C/ALL 501-D13	Turboprop	4	Groß (Large)	Gewerblich	116 000	98 100	4 960	8 000	0	T56A7	CNT (% des Max. stat. Schubs)	214	112	Prop.
LEAR25	Learjet 25/CJ610-8	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	15 000	13 500	2 620	2 950	2	CJ610	CNT (lb)	202	113	Rumpf
LEAR35	Learjet 36/TFE731-2	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	18 300	15 300	3 076	3 500	3	TF7312	CNT (lb)	216	113	Rumpf
MD11GE	McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F	Strahltriebwerk	3	Schwer (Heavy)	Gewerblich	682 400	433 300	5 131	61 500	3	2CF68D	CNT (lb)	203	103	Flügel
MD11PW	McDonnell Douglas MD-11/PW 4460	Strahltriebwerk	3	Schwer (Heavy)	Gewerblich	682 400	433 300	4 681	60 000	3	PW4460	CNT (lb)	203	103	Flügel
MD81	McDonnell Douglas MD-81/JT8D-209	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	140 000	128 000	4 860	19 300	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Rumpf
MD82	McDonnell Douglas MD-82/JT8D-217A	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	149 500	130 000	4 920	20 900	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Rumpf

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
MD83	McDonnell Douglas MD-83/JT8D-219	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	160 000	139 500	5 200	21 700	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Rumpf
MD9025	McDonnell Douglas MD-90/V2525-D5	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	156 000	142 000	3 000	25 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Rumpf
MD9028	McDonnell Douglas MD-90/V2528-D5	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	156 000	142 000	3 000	28 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Rumpf
MU3001	Mitsubishi MU300-10 Diamond II/JT15D-5	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	14 100	13 200	2 800	2 500	3	JT15D5	CNT (lb)	203	113	Rumpf
PA28	Piper Warrior PA-28-161/O-320-D3G	Kolbenmotor	1	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	2 325	2 325	1 695	400	0	O320D3	Sonstige (RPM)	213	113	Prop.
PA30	Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A	Kolbenmotor	2	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	3 600	3 600	1 654	777	0	IO320B	CNT (lb)	213	113	Prop.
PA31	Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5	Kolbenmotor	2	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	7 000	7 000	1 850	1 481	0	TIO542	Sonstige (RPM)	213	109	Prop.
PA42	Piper PA-42/PT6A-41	Turboprop	2	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	11 200	10 330	3 300	1 800	3	PT6A41	CNT (lb)	213	109	Prop.
SABR80	NA Sabreliner 80	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	33 720	27 290	2 490	3 962	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Rumpf
SD330	Short SD3-30/PT6A-45AR	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	22 900	22 600	3 650	2 670	3	PT6A45	CNT (% des Max. stat. Schubs)	211	109	Prop.
SF340	Saab SF340B/CT7-9B	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	27 300	26 500	3 470	4 067	3	CT75	CNT (% des Max. stat. Schubs)	211	110	Prop.

▼**M2**

Tabelle I-3:

Standardverfahrensschritte für den Anflug

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
1900D	DEFAULT	1	Sinken	ZERO-A	6 000,0	160,0	3,0			
1900D	DEFAULT	2	Sinken	ZERO-A	3 000,0	160,0	3,0			
1900D	DEFAULT	3	Sinken	ZERO-A	1 500,0	146,0	3,0			
1900D	DEFAULT	4	Sinken	35-A	1 000,0	118,0	3,0			
1900D	DEFAULT	5	Landen	35-A				57,2		
1900D	DEFAULT	6	Abbremsen			84,0			515,2	40,0
1900D	DEFAULT	7	Abbremsen			10,0			0,0	10,0
707320	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
707320	DEFAULT	2	Sinken	14	3 000,0	160,0	3,0			
707320	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	145,0	3,0			
707320	DEFAULT	4	Sinken	D-40	1 000,0	131,6	3,0			
707320	DEFAULT	5	Landen	D-40				410,6		
707320	DEFAULT	6	Abbremsen			124,9			3 695,4	40,0
707320	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
707QN	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
707QN	DEFAULT	2	Sinken	14	3 000,0	160,0	3,0			
707QN	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	145,0	3,0			
707QN	DEFAULT	4	Sinken	D-40	1 000,0	131,6	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
707QN	DEFAULT	5	Landen	D-40				410,6		
707QN	DEFAULT	6	Abbremsen			124,9			3 695,4	40,0
707QN	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
717200	DEFAULT	1	Sinken	A_0U	6 000,0	250,0	3,0			
717200	DEFAULT	2	Sinken	A_18U	3 000,0	190,0	3,0			
717200	DEFAULT	3	Sinken	A_18D	1 500,0	160,0	3,0			
717200	DEFAULT	4	Sinken	A_40D	1 000,0	140,0	3,0			
717200	DEFAULT	5	Landen	A_40D				318,6		
717200	DEFAULT	6	Abbremsen			130,0			2 867,4	40,0
717200	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	8,6
720B	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
720B	DEFAULT	2	Sinken	20	3 000,0	160,0	3,0			
720B	DEFAULT	3	Sinken	U-30	1 500,0	149,0	3,0			
720B	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
720B	DEFAULT	5	Landen	D-30				419,1		
720B	DEFAULT	6	Abbremsen			131,9			3 771,9	40,0
720B	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
727100	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727100	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	160,0	3,0			
727100	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	125,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
727100	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727100	DEFAULT	5	Landen	D-30				342,6		
727100	DEFAULT	6	Abbremsen			116,8			3 083,4	40,0
727100	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
727D15	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727D15	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	160,0	3,0			
727D15	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727D15	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727D15	DEFAULT	5	Landen	D-30				347,6		
727D15	DEFAULT	6	Abbremsen			140,0			3 128,4	40,0
727D15	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
727D17	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727D17	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	160,0	3,0			
727D17	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727D17	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727D17	DEFAULT	5	Landen	D-30				394,6		
727D17	DEFAULT	6	Abbremsen			140,0			3 551,4	40,0
727D17	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
727EM1	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
727EM1	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	160,0	3,0			
727EM1	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	125,5	3,0			
727EM1	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727EM1	DEFAULT	5	Landen	D-30				342,6		
727EM1	DEFAULT	6	Abbremsen			116,8			3 083,4	40,0
727EM1	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
727EM2	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727EM2	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	160,0	3,0			
727EM2	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727EM2	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727EM2	DEFAULT	5	Landen	D-30				347,6		
727EM2	DEFAULT	6	Abbremsen			140,0			3 128,4	40,0
727EM2	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
727Q15	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q15	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q15	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	149,6	3,0			
727Q15	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	147,6	3,0			
727Q15	DEFAULT	5	Landen	D-30				347,6		
727Q15	DEFAULT	6	Abbremsen			140,0			3 128,4	40,0
727Q15	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
727Q7	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q7	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q7	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	125,5	3,0			
727Q7	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	123,2	3,0			
727Q7	DEFAULT	5	Landen	D-30				342,6		
727Q7	DEFAULT	6	Abbremsen			116,8			3 083,4	40,0
727Q7	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
727Q9	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727Q9	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	160,0	3,0			
727Q9	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	145,4	3,0			
727Q9	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	143,4	3,0			
727Q9	DEFAULT	5	Landen	D-30				394,6		
727Q9	DEFAULT	6	Abbremsen			136,0			3 551,4	40,0
727Q9	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
727QF	DEFAULT	1	Sinken	U-ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
727QF	DEFAULT	2	Sinken	U-05	3 000,0	160,0	3,0			
727QF	DEFAULT	3	Sinken	D-15	1 500,0	150,0	3,0			
727QF	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	131,0	3,0			
727QF	DEFAULT	5	Landen	D-30				363,0		
727QF	DEFAULT	6	Abbremsen			121,0			2 686,0	40,0

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
727QF	DEFAULT	7	Abbremsen			60,0			0,0	10,0
737	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	170,0	3,0			
737	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737	DEFAULT	5	Landen	D-30				255,6		
737	DEFAULT	6	Abbremsen			124,8			2 300,4	40,0
737	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
737300	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737300	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	170,0	3,0			
737300	DEFAULT	3	Sinken	D-15	1 500,0	148,6	3,0			
737300	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
737300	DEFAULT	5	Landen	D-30				316,8		
737300	DEFAULT	6	Abbremsen			131,9			2 851,2	40,0
737300	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
7373B2	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	170,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	3	Sinken	D-15	1 500,0	148,6	3,0			
7373B2	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	139,0	3,0			
7373B2	DEFAULT	5	Landen	D-30				316,8		

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
7373B2	DEFAULT	6	Abbremsen			131,9			2 851,2	40,0
7373B2	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
737400	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737400	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	170,0	3,0			
737400	DEFAULT	3	Sinken	D-15	1 500,0	159,7	3,0			
737400	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	144,9	3,0			
737400	DEFAULT	5	Landen	D-30				360,2		
737400	DEFAULT	6	Abbremsen			137,5			3 241,8	40,0
737400	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
737500	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737500	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	170,0	3,0			
737500	DEFAULT	3	Sinken	D-15	1 500,0	143,4	3,0			
737500	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	135,3	3,0			
737500	DEFAULT	5	Landen	D-30				314,2		
737500	DEFAULT	6	Abbremsen			128,4			2 827,8	40,0
737500	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
737700	DEFAULT	1	Sinken	T_ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737700	DEFAULT	2	Sinken	T_5	3 000,0	171,0	3,0			
737700	DEFAULT	3	Sinken	A_15	1 500,0	140,0	3,0			
737700	DEFAULT	4	Sinken	A_40	1 000,0	133,0	3,0			
737700	DEFAULT	5	Landen	A_40				304,7		

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
737700	DEFAULT	6	Abbremsen			116,0			2 741,9	40,0
737700	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
737D17	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737D17	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	170,0	3,0			
737D17	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	140,2	3,0			
737D17	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	137,7	3,0			
737D17	DEFAULT	5	Landen	D-30				286,6		
737D17	DEFAULT	6	Abbremsen			130,7			2 579,4	40,0
737D17	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
737N17	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737N17	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	170,0	3,0			
737N17	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	140,2	3,0			
737N17	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	137,7	3,0			
737N17	DEFAULT	5	Landen	D-30				286,6		
737N17	DEFAULT	6	Abbremsen			130,7			2 579,4	40,0
737N17	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
737N9	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737N9	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	170,0	3,0			
737N9	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737N9	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737N9	DEFAULT	5	Landen	D-30				255,6		

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
737N9	DEFAULT	6	Abbremsen			124,8			2 300,4	40,0
737N9	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
737QN	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
737QN	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	170,0	3,0			
737QN	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	134,5	3,0			
737QN	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	131,5	3,0			
737QN	DEFAULT	5	Landen	D-30				255,6		
737QN	DEFAULT	6	Abbremsen			124,8			2 300,4	40,0
737QN	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
74710Q	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	2	Sinken	10	3 000,0	160,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	3	Sinken	D-20	1 500,0	155,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	144,0	3,0			
74710Q	DEFAULT	5	Landen	D-30				462,6		
74710Q	DEFAULT	6	Abbremsen			136,6			4 163,4	10,0
74710Q	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
747200	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
747200	DEFAULT	2	Sinken	10	3 000,0	160,0	3,0			
747200	DEFAULT	3	Sinken	D-20	1 500,0	155,0	3,0			
747200	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	144,0	3,0			
747200	DEFAULT	5	Landen	D-30				462,6		

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
747200	DEFAULT	6	Abbremsen			136,6			4 163,4	10,0
747200	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
74720A	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74720A	DEFAULT	2	Sinken	10	3 000,0	163,7	3,0			
74720A	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	150,0	3,0			
74720A	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	143,7	3,0			
74720A	DEFAULT	5	Landen	D-30				462,6		
74720A	DEFAULT	6	Abbremsen			136,3			4 163,4	10,0
74720A	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
74720B	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
74720B	DEFAULT	2	Sinken	10	3 000,0	171,9	3,0			
74720B	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	158,5	3,0			
74720B	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	151,9	3,0			
74720B	DEFAULT	5	Landen	D-30				462,6		
74720B	DEFAULT	6	Abbremsen			144,1			4 163,4	10,0
74720B	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
747400	DEFAULT	1	Sinken	5	6 000,0	250,0	3,0			
747400	DEFAULT	2	Sinken	10	3 000,0	175,4	3,0			
747400	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	161,4	3,0			
747400	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	155,4	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
747400	DEFAULT	5	Landen	D-30				533,6		
747400	DEFAULT	6	Abbremsen			147,5			4 802,4	10,0
747400	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
7478	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	278,8	3,0			
7478	DEFAULT	2	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	279,5			30 000,0	
7478	DEFAULT	3	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	218,3			10 000,0	
7478	DEFAULT	4	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	186,1			3 050,0	
7478	DEFAULT	5	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	174,6			4 500,0	
7478	DEFAULT	6	Horizontalflug	F_10	3 000,0	162,3			2 069,0	
7478	DEFAULT	7	Sinken	F_30	3 000,0	157,4	3,0			
7478	DEFAULT	8	Landen	F_30				615,6		
7478	DEFAULT	9	Abbremsen			150,4			5 540,4	10,0
7478	DEFAULT	10	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
747SP	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
747SP	DEFAULT	2	Sinken	10	3 000,0	160,0	3,0			
747SP	DEFAULT	3	Sinken	D-20	1 500,0	141,5	3,0			
747SP	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	132,4	3,0			
747SP	DEFAULT	5	Landen	D-30				436,6		

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
747SP	DEFAULT	6	Abbremsen			125,6			3 929,4	10,0
747SP	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
757PW	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
757PW	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	160,0	3,0			
757PW	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	136,5	3,0			
757PW	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	134,2	3,0			
757PW	DEFAULT	5	Landen	D-30				335,7		
757PW	DEFAULT	6	Abbremsen			127,3			3 021,3	40,0
757PW	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
757RR	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
757RR	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	160,0	3,0			
757RR	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	136,7	3,0			
757RR	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	134,7	3,0			
757RR	DEFAULT	5	Landen	D-30				322,2		
757RR	DEFAULT	6	Abbremsen			127,8			2 899,8	40,0
757RR	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
767300	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
767300	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	167,0	3,0			
767300	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	141,0	3,0			
767300	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	137,1	3,0			
767300	DEFAULT	5	Landen	D-30				328,5		

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
767300	DEFAULT	6	Abbremsen			130,1			2 956,5	10,0
767300	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
767CF6	DEFAULT	1	Sinken	1	6 000,0	250,0	3,0			
767CF6	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	168,5	3,0			
767CF6	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	143,0	3,0			
767CF6	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	138,5	3,0			
767CF6	DEFAULT	5	Landen	D-30				327,6		
767CF6	DEFAULT	6	Abbremsen			131,4			2 948,4	10,0
767CF6	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
767JT9	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
767JT9	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	168,5	3,0			
767JT9	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	143,0	3,0			
767JT9	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	138,5	3,0			
767JT9	DEFAULT	5	Landen	D-30				331,6		
767JT9	DEFAULT	6	Abbremsen			131,4			2 984,4	10,0
767JT9	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
7773ER	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	249,9	3,0			
7773ER	DEFAULT	2	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	249,9			20 776,0	
7773ER	DEFAULT	3	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	210,6			10 088,0	
7773ER	DEFAULT	4	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	185,4			5 926,0	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
7773ER	DEFAULT	5	Sinken-Leerlauf		3 000,0	170,4	3,0			
7773ER	DEFAULT	6	Sinken	F_30	2 700,0	147,8	3,0			
7773ER	DEFAULT	7	Landen	F_30				427,1		
7773ER	DEFAULT	8	Abbremsen			140,8			3 843,5	10,0
7773ER	DEFAULT	9	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
7878R	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	249,0	3,0			
7878R	DEFAULT	2	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	249,5			20 950,0	
7878R	DEFAULT	3	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	214,3			10 000,0	
7878R	DEFAULT	4	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	178,9			5 000,0	
7878R	DEFAULT	5	Sinken-Leerlauf		3 000,0	157,0	3,0			
7878R	DEFAULT	6	Sinken	FLAP30	2 725,0	142,3	3,0			
7878R	DEFAULT	7	Landen	FLAP30				362,7		
7878R	DEFAULT	8	Abbremsen			135,3			3 264,3	10,0
7878R	DEFAULT	9	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
A300-622R	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	250,0	3,3			
A300-622R	DEFAULT	2	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	250,0			14 583,3	
A300-622R	DEFAULT	3	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	210,9			7 398,3	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
A300-622R	DEFAULT	4	Sinken-Leerlauf		3 000,0	185,1	3,0			
A300-622R	DEFAULT	5	Sinken-Leerlauf		2 417,0	175,9	3,0			
A300-622R	DEFAULT	6	Sinken-Leerlauf		1 818,0	149,0	3,0			
A300-622R	DEFAULT	7	Sinken	FULL_D	1 615,0	133,5	3,0			
A300-622R	DEFAULT	8	Sinken	FULL_D	50,0	133,5	3,0			
A300-622R	DEFAULT	9	Landen	FULL_D				305,3		
A300-622R	DEFAULT	10	Abbremsen			130,5			2 747,8	10,0
A300-622R	DEFAULT	11	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
A300B4-203	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	2	Sinken	1	3 000,0	158,5	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	3	Sinken	D-15	1 500,0	148,5	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	4	Sinken	D-25	1 000,0	140,0	3,0			
A300B4-203	DEFAULT	5	Landen	D-25				387,6		
A300B4-203	DEFAULT	6	Abbremsen			132,8			3 488,4	40,0
A300B4-203	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
A310-304	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	250,0	3,2			
A310-304	DEFAULT	2	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	250,0			14 609,6	
A310-304	DEFAULT	3	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	211,6			8 736,9	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
A310-304	DEFAULT	4	Sinken-Leerlauf		3 000,0	180,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	5	Sinken-Leerlauf		2 551,0	169,3	3,0			
A310-304	DEFAULT	6	Sinken-Leerlauf		2 147,0	148,0	3,0			
A310-304	DEFAULT	7	Sinken	FULL_D	2 000,0	134,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	8	Sinken	FULL_D	50,0	134,6	3,0			
A310-304	DEFAULT	9	Landen	FULL_D				302,9		
A310-304	DEFAULT	10	Abbremsen			131,6			2 726,6	10,0
A310-304	DEFAULT	11	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
A319-131	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	250,0	3,1			
A319-131	DEFAULT	2	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	250,0			19 940,9	
A319-131	DEFAULT	3	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	197,5			4 813,0	
A319-131	DEFAULT	4	Sinken-Leerlauf		3 000,0	181,4	3,0			
A319-131	DEFAULT	5	Sinken-Leerlauf		2 610,0	167,7	3,0			
A319-131	DEFAULT	6	Sinken-Leerlauf		2 114,0	138,4	3,0			
A319-131	DEFAULT	7	Sinken	FULL_D	1 971,0	125,3	3,0			
A319-131	DEFAULT	8	Sinken	FULL_D	50,0	125,3	3,0			
A319-131	DEFAULT	9	Landen	FULL_D				152,3		

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
A319-131	DEFAULT	10	Abbremsen			122,3			1 370,6	40,0
A319-131	DEFAULT	11	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
A320-211	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	250,0	3,5			
A320-211	DEFAULT	2	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	250,0			16 811,0	
A320-211	DEFAULT	3	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	201,1			5 547,9	
A320-211	DEFAULT	4	Sinken-Leerlauf		3 000,0	182,2	3,0			
A320-211	DEFAULT	5	Sinken-Leerlauf		2 614,0	173,7	3,0			
A320-211	DEFAULT	6	Sinken-Leerlauf		1 942,0	141,0	3,0			
A320-211	DEFAULT	7	Sinken	FULL_D	1 823,0	132,6	3,0			
A320-211	DEFAULT	8	Sinken	FULL_D	50,0	132,6	3,0			
A320-211	DEFAULT	9	Landen	FULL_D				303,5		
A320-211	DEFAULT	10	Abbremsen			129,6			2 731,6	40,0
A320-211	DEFAULT	11	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
A320-232	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	250,0	2,8			
A320-232	DEFAULT	2	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	250,0			20 003,3	
A320-232	DEFAULT	3	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	198,7			4 629,3	
A320-232	DEFAULT	4	Sinken-Leerlauf		3 000,0	183,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
A320-232	DEFAULT	5	Sinken-Leerlauf		2 613,0	172,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	6	Sinken-Leerlauf		2 033,0	142,2	3,0			
A320-232	DEFAULT	7	Sinken	FULL_D	1 819,0	133,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	8	Sinken	FULL_D	50,0	133,8	3,0			
A320-232	DEFAULT	9	Landen	FULL_D				311,0		
A320-232	DEFAULT	10	Abbremsen			130,8			2 799,4	40,0
A320-232	DEFAULT	11	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
A321-232	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	250,0	3,1			
A321-232	DEFAULT	2	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	250,0			14 717,8	
A321-232	DEFAULT	3	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	211,2			6 135,2	
A321-232	DEFAULT	4	Sinken-Leerlauf		3 000,0	191,6	3,0			
A321-232	DEFAULT	5	Sinken-Leerlauf		2 530,0	175,2	3,0			
A321-232	DEFAULT	6	Sinken-Leerlauf		2 133,0	149,8	3,0			
A321-232	DEFAULT	7	Sinken	FULL_D	2 003,0	138,5	3,0			
A321-232	DEFAULT	8	Sinken	FULL_D	50,0	138,5	3,0			
A321-232	DEFAULT	9	Landen	FULL_D				345,2		
A321-232	DEFAULT	10	Abbremsen			135,5			3 106,8	40,0

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
A321-232	DEFAULT	11	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
A330-301	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	250,0	3,1			
A330-301	DEFAULT	2	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	250,0			19 547,2	
A330-301	DEFAULT	3	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	200,9			10 029,5	
A330-301	DEFAULT	4	Sinken-Leerlauf		3 000,0	166,0	3,0			
A330-301	DEFAULT	5	Sinken-Leerlauf		2 547,0	154,0	3,0			
A330-301	DEFAULT	6	Sinken-Leerlauf		2 292,0	140,5	3,0			
A330-301	DEFAULT	7	Sinken	FULL_D	2 144,0	130,9	3,0			
A330-301	DEFAULT	8	Sinken	FULL_D	50,0	130,9	3,0			
A330-301	DEFAULT	9	Landen	FULL_D				210,4		
A330-301	DEFAULT	10	Abbremsen			127,9			1 893,8	10,0
A330-301	DEFAULT	11	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
A330-343	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	250,0	2,4			
A330-343	DEFAULT	2	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	250,0			20 711,9	
A330-343	DEFAULT	3	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	207,9			11 430,4	
A330-343	DEFAULT	4	Sinken-Leerlauf		3 000,0	174,4	3,0			
A330-343	DEFAULT	5	Sinken-Leerlauf		2 517,0	165,0	3,0			
A330-343	DEFAULT	6	Sinken-Leerlauf		2 431,0	161,7	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
A330-343	DEFAULT	7	Sinken-Leerlauf		2 113,0	146,6	3,0			
A330-343	DEFAULT	8	Sinken	FULL_D	1 938,0	135,5	3,0			
A330-343	DEFAULT	9	Sinken	FULL_D	50,0	135,5	3,0			
A330-343	DEFAULT	10	Landen	FULL_D				378,0		
A330-343	DEFAULT	11	Abbremsen			132,5			3 402,6	10,0
A330-343	DEFAULT	12	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
A340-211	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	250,0	3,3			
A340-211	DEFAULT	2	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	250,0			14 038,7	
A340-211	DEFAULT	3	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	212,7			10 866,1	
A340-211	DEFAULT	4	Sinken-Leerlauf		3 000,0	175,6	3,0			
A340-211	DEFAULT	5	Sinken-Leerlauf		2 471,0	160,3	3,0			
A340-211	DEFAULT	6	Sinken-Leerlauf		2 336,0	153,8	3,0			
A340-211	DEFAULT	7	Sinken-Leerlauf		2 066,0	138,5	3,0			
A340-211	DEFAULT	8	Sinken	FULL_D	1 976,0	132,1	3,0			
A340-211	DEFAULT	9	Sinken	FULL_D	50,0	132,1	3,0			
A340-211	DEFAULT	10	Landen	FULL_D				381,8		
A340-211	DEFAULT	11	Abbremsen			129,1			3 436,6	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
A340-211	DEFAULT	12	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
A340-642	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	250,0	2,8			
A340-642	DEFAULT	2	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	250,0			15 853,0	
A340-642	DEFAULT	3	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	212,1			9 839,2	
A340-642	DEFAULT	4	Sinken-Leerlauf		3 000,0	188,5	3,0			
A340-642	DEFAULT	5	Sinken-Leerlauf		2 333,0	178,1	3,0			
A340-642	DEFAULT	6	Sinken-Leerlauf		2 191,0	173,2	3,0			
A340-642	DEFAULT	7	Sinken-Leerlauf		1 805,0	155,5	3,0			
A340-642	DEFAULT	8	Sinken	FULL_D	1 650,0	147,8	3,0			
A340-642	DEFAULT	9	Sinken	FULL_D	50,0	147,8	3,0			
A340-642	DEFAULT	10	Landen	FULL_D				280,7		
A340-642	DEFAULT	11	Abbremsen			144,8			2 526,5	10,0
A340-642	DEFAULT	12	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
A380-841	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	250,0	3,0			
A380-841	DEFAULT	2	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	250,0			18 044,6	
A380-841	DEFAULT	3	Horizontalflug	A_1+F	3 000,0				11 893,0	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
A380-841	DEFAULT	4	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	205,0			9 691,6	
A380-841	DEFAULT	5	Sinken-Leerlauf		3 000,0	172,6	3,0			
A380-841	DEFAULT	6	Sinken-Leerlauf		2 446,0	161,2	3,0			
A380-841	DEFAULT	7	Sinken	A_FULL	1 976,0	136,3	3,0			
A380-841	DEFAULT	8	Sinken	A_FULL	50,0	136,3	3,0			
A380-841	DEFAULT	9	Landen	A_FULL				636,8		
A380-841	DEFAULT	10	Abbremsen			136,3			5 731,3	10,0
A380-841	DEFAULT	11	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
A380-861	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	250,0	2,7			
A380-861	DEFAULT	2	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	250,0			20 036,1	
A380-861	DEFAULT	3	Horizontalflug	A_1+F	3 000,0				11 896,0	
A380-861	DEFAULT	4	Horizontalflug-Leerlauf		3 000,0	205,0			10 213,0	
A380-861	DEFAULT	5	Sinken-Leerlauf		3 000,0	172,6	3,0			
A380-861	DEFAULT	6	Sinken-Leerlauf		2 445,0	161,2	3,0			
A380-861	DEFAULT	7	Sinken	A_FULL	1 976,0	136,3	3,0			
A380-861	DEFAULT	8	Sinken	A_FULL	50,0	136,3	3,0			
A380-861	DEFAULT	9	Landen	A_FULL				636,8		
A380-861	DEFAULT	10	Abbremsen			136,3			5 731,3	10,0
A380-861	DEFAULT	11	Abbremsen			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
BAC111	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAC111	DEFAULT	2	Sinken	INT1	3 000,0	153,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	3	Sinken	U-INT	1 500,0	143,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	4	Sinken	D-45	1 000,0	133,3	3,0			
BAC111	DEFAULT	5	Landen	D-45				305,0		
BAC111	DEFAULT	6	Abbremsen			126,5			2 745,0	40,0
BAC111	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
BAE146	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	2	Sinken	18	3 000,0	180,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	3	Sinken	D-24	1 500,0	166,5	3,0			
BAE146	DEFAULT	4	Sinken	D-33	1 000,0	123,0	3,0			
BAE146	DEFAULT	5	Landen	D-33				243,9		
BAE146	DEFAULT	6	Abbremsen			116,7			2 195,1	40,0
BAE146	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
BAE300	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	2	Sinken	18	3 000,0	180,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	3	Sinken	D-24	1 500,0	167,0	3,0			
BAE300	DEFAULT	4	Sinken	D-33	1 000,0	124,4	3,0			
BAE300	DEFAULT	5	Landen	D-33				261,0		
BAE300	DEFAULT	6	Abbremsen			118,0			2 349,0	40,0
BAE300	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
BEC58P	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	130,0	5,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
BEC58P	DEFAULT	2	Sinken	TO	3 000,0	119,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	3	Sinken	D-15	1 500,0	109,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	99,0	5,0			
BEC58P	DEFAULT	5	Landen	D-30				188,8		
BEC58P	DEFAULT	6	Abbremsen			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
BEC58P	STD_3DEG	1	Sinken	ZERO	6 000,0	130,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	2	Sinken	TO	3 000,0	119,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	3	Sinken	D-15	1 500,0	109,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	4	Sinken	D-30	1 000,0	99,0	3,0			
BEC58P	STD_3DEG	5	Landen	D-30				188,8		
BEC58P	STD_3DEG	6	Abbremsen			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	STD_3DEG	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
BEC58P	STD_5DEG	1	Sinken	ZERO	6 000,0	130,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	2	Sinken	TO	3 000,0	119,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	3	Sinken	D-15	1 500,0	109,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	4	Sinken	D-30	1 000,0	99,0	5,0			
BEC58P	STD_5DEG	5	Landen	D-30				188,8		
BEC58P	STD_5DEG	6	Abbremsen			93,9			1 699,2	40,0
BEC58P	STD_5DEG	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CIT3	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CIT3	DEFAULT	2	Sinken	10	3 000,0	139,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
CIT3	DEFAULT	3	Sinken	D-INTR	1 500,0	129,5	3,0			
CIT3	DEFAULT	4	Sinken	D-40	1 000,0	119,5	3,0			
CIT3	DEFAULT	5	Landen	D-40				153,9		
CIT3	DEFAULT	6	Abbremsen			113,4			1 385,1	40,0
CIT3	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CL600	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CL600	DEFAULT	2	Sinken	10	3 000,0	152,1	3,0			
CL600	DEFAULT	3	Sinken	D-INTR	1 500,0	142,1	3,0			
CL600	DEFAULT	4	Sinken	D-45	1 000,0	132,1	3,0			
CL600	DEFAULT	5	Landen	D-45				201,6		
CL600	DEFAULT	6	Abbremsen			125,3			1 814,4	40,0
CL600	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CL601	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CL601	DEFAULT	2	Sinken	10	3 000,0	158,5	3,0			
CL601	DEFAULT	3	Sinken	D-INTR	1 500,0	148,5	3,0			
CL601	DEFAULT	4	Sinken	D-45	1 000,0	138,5	3,0			
CL601	DEFAULT	5	Landen	D-45				224,1		
CL601	DEFAULT	6	Abbremsen			131,4			2 016,9	40,0
CL601	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CNA172	DEFAULT	1	Sinken	ZERO-D	6 000,0	100,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	2	Sinken	ZERO-D	4 000,0	100,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
CNA172	DEFAULT	3	Sinken	ZERO-D	3 000,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	4	Sinken	10-D	1 000,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	5	Sinken	10-D	600,0	80,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	6	Sinken	10-D	500,0	70,0	3,0			
CNA172	DEFAULT	7	Landen	10-D				30,0		
CNA172	DEFAULT	8	Abbremsen			62,0			530,0	10,0
CNA172	DEFAULT	9	Abbremsen			10,0			0,0	10,0
CNA182	DEFAULT	1	Sinken	ZERO-A	6 000,0	110,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	2	Sinken	ZERO-A	4 000,0	90,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	3	Sinken	ZERO-A	2 000,0	70,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	4	Sinken	F10APP	1 000,0	70,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	5	Sinken	F30APP	500,0	65,0	3,0			
CNA182	DEFAULT	6	Landen	F30APP				30,0		
CNA182	DEFAULT	7	Abbremsen			65,0			560,0	10,0
CNA182	DEFAULT	8	Abbremsen			10,0			0,0	10,0
CNA208	DEFAULT	1	Sinken	ZERO-A	6 000,0	140,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	2	Sinken	ZERO-A	4 000,0	124,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	3	Sinken	ZERO-A	2 000,0	108,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	4	Sinken	F30APP	1 000,0	100,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	5	Sinken	F30APP	500,0	80,0	3,0			
CNA208	DEFAULT	6	Landen	F30APP				100,0		

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
CNA208	DEFAULT	7	Abbremsen			78,0			815,0	10,0
CNA208	DEFAULT	8	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CNA441	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
CNA441	DEFAULT	2	Sinken	TO	3 000,0	113,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	3	Sinken	D-INTR	1 500,0	103,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	4	Sinken	D-L	1 000,0	93,9	3,0			
CNA441	DEFAULT	5	Landen	D-L				79,1		
CNA441	DEFAULT	6	Abbremsen			89,1			711,9	40,0
CNA441	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CNA500	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA500	DEFAULT	2	Sinken	1	3 000,0	131,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	3	Sinken	D-INTR	1 500,0	121,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	4	Sinken	D-35	1 000,0	111,3	3,0			
CNA500	DEFAULT	5	Landen	D-35				179,1		
CNA500	DEFAULT	6	Abbremsen			105,6			1 611,9	40,0
CNA500	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CNA510	DEFAULT	1	Sinken	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA510	DEFAULT	2	Sinken	ZERO_C	3 000,0	160,0	3,0			
CNA510	DEFAULT	3	Sinken	A_15	1 500,0	91,1	3,0			
CNA510	DEFAULT	4	Sinken	A_35	1 000,0	85,1	3,0			
CNA510	DEFAULT	5	Landen	A_35				175,5		
CNA510	DEFAULT	6	Abbremsen			78,1			1 579,5	40,0

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
CNA510	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CNA525C	DEFAULT	1	Sinken	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA525C	DEFAULT	2	Sinken	ZERO_C	3 000,0	130,0	3,0			
CNA525C	DEFAULT	3	Sinken	A_15	1 500,0	119,7	3,0			
CNA525C	DEFAULT	4	Sinken	A_35	1 000,0	111,8	3,0			
CNA525C	DEFAULT	5	Landen	A_35				200,0		
CNA525C	DEFAULT	6	Abbremsen			115,0			1 500,0	40,0
CNA525C	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CNA55B	DEFAULT	1	Sinken	ZERO_C	6 000,0	250,0	3,0			
CNA55B	DEFAULT	2	Sinken	ZERO_C	3 000,0	160,0	3,0			
CNA55B	DEFAULT	3	Sinken	A_15	1 500,0	111,8	3,0			
CNA55B	DEFAULT	4	Sinken	A_35	1 000,0	105,3	3,0			
CNA55B	DEFAULT	5	Landen	A_35				175,5		
CNA55B	DEFAULT	6	Abbremsen			100,0			1 580,0	40,0
CNA55B	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CNA560E	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560E	DEFAULT	2	Sinken	15 U	3 000,0	107,5	3,0			
CNA560E	DEFAULT	3	Sinken	35 D	1 500,0	101,8	3,0			
CNA560E	DEFAULT	4	Sinken	35 D	1 000,0	101,8	3,0			
CNA560E	DEFAULT	5	Landen	35 D				200,0		
CNA560E	DEFAULT	6	Abbremsen			100,0			1 000,0	60,0
CNA560E	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
CNA560U	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	2	Sinken	7	3 000,0	120,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	3	Sinken	D 15	1 500,0	110,0	3,0			
CNA560U	DEFAULT	4	Sinken	D 35	1 000,0	101,8	3,0			
CNA560U	DEFAULT	5	Landen	D 35				175,0		
CNA560U	DEFAULT	6	Abbremsen			93,0			1 385,1	60,0
CNA560U	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CNA560XL	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	2	Sinken	ZERO	3 000,0	132,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	3	Sinken	D 15U	1 500,0	122,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	4	Sinken	D 35D	1 000,0	112,0	3,0			
CNA560XL	DEFAULT	5	Landen	D 35D				500,0		
CNA560XL	DEFAULT	6	Abbremsen			108,0			2 700,0	60,0
CNA560XL	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CNA680	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	2	Sinken	ZERO	3 000,0	160,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	3	Sinken	15 GU	1 500,0	112,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	4	Sinken	35 GD	1 000,0	105,0	3,0			
CNA680	DEFAULT	5	Landen	35 GD				200,0		
CNA680	DEFAULT	6	Abbremsen			100,0			1 580,0	60,0
CNA680	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
CNA750	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	DEFAULT	2	Sinken	GU	3 000,0	127,4	3,0			
CNA750	DEFAULT	3	Sinken	35_GD	1 500,0	120,9	3,0			
CNA750	DEFAULT	4	Sinken	35_GD	1 000,0	120,9	3,0			
CNA750	DEFAULT	5	Landen	35_GD				200,0		
CNA750	DEFAULT	6	Abbremsen			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CNA750	FLAP_15	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	FLAP_15	2	Sinken	15_GU	3 000,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_15	3	Sinken	35_GD	1 500,0	120,9	3,0			
CNA750	FLAP_15	4	Sinken	35_GD	1 000,0	120,9	3,0			
CNA750	FLAP_15	5	Landen	35_GD				200,0		
CNA750	FLAP_15	6	Abbremsen			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	FLAP_15	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CNA750	FLAP_5	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CNA750	FLAP_5	2	Sinken	5_GU	3 000,0	135,2	3,0			
CNA750	FLAP_5	3	Sinken	15_GD	1 500,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_5	4	Sinken	15_GD	1 000,0	127,4	3,0			
CNA750	FLAP_5	5	Landen	15_GD				200,0		
CNA750	FLAP_5	6	Abbremsen			115,0			1 500,0	40,0
CNA750	FLAP_5	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CONCRD	DEFAULT	1	Sinken	CL1	6 000,0	250,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
CONCRD	DEFAULT	2	Sinken	ZERO	3 000,0	194,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	3	Sinken	U-L	1 500,0	184,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	4	Sinken	D-L	1 000,0	164,0	3,0			
CONCRD	DEFAULT	5	Landen	D-L				858,6		
CONCRD	DEFAULT	6	Abbremsen			155,5			7 727,4	40,0
CONCRD	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CRJ9-ER	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	Sinken	20	3 500,0	170,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	Sinken	U-45	1 500,0	160,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	Sinken	D-45	1 000,0	140,0	3,0			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	Landen	D-45				415,8		
CRJ9-ER	DEFAULT	6	Abbremsen			143,0			2 528,0	10,0
CRJ9-ER	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CRJ9-LR	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	Sinken	20	3 500,0	170,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	Sinken	U-45	1 500,0	160,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	Sinken	D-45	1 000,0	141,0	3,0			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	Landen	D-45				424,7		
CRJ9-LR	DEFAULT	6	Abbremsen			144,0			2 577,0	10,0
CRJ9-LR	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
CVR580	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	200,0	3,0			
CVR580	DEFAULT	2	Sinken	INTR	3 000,0	146,3	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
CVR580	DEFAULT	3	Sinken	D-28	1 500,0	112,4	3,0			
CVR580	DEFAULT	4	Sinken	D-40	1 000,0	106,3	3,0			
CVR580	DEFAULT	5	Landen	D-40				287,6		
CVR580	DEFAULT	6	Abbremsen			100,9			2 588,4	40,0
CVR580	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DC1010	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1010	DEFAULT	2	Sinken	INT	3 000,0	163,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	3	Sinken	U-35	1 500,0	153,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	4	Sinken	D-35	1 000,0	143,7	3,0			
DC1010	DEFAULT	5	Landen	D-35				428,4		
DC1010	DEFAULT	6	Abbremsen			136,3			3 855,6	10,0
DC1010	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DC1030	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1030	DEFAULT	2	Sinken	INT2	3 000,0	172,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	3	Sinken	U-20	1 500,0	162,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	4	Sinken	D-35	1 000,0	152,6	3,0			
DC1030	DEFAULT	5	Landen	D-35				392,2		
DC1030	DEFAULT	6	Abbremsen			144,8			3 529,8	10,0
DC1030	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DC1040	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC1040	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	173,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	3	Sinken	U-35	1 500,0	163,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
DC1040	DEFAULT	4	Sinken	D-35	1 000,0	153,5	3,0			
DC1040	DEFAULT	5	Landen	D-35				446,4		
DC1040	DEFAULT	6	Abbremsen			145,6			4 017,6	10,0
DC1040	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DC3	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	140,0	3,0			
DC3	DEFAULT	2	Sinken	TO	3 000,0	109,0	3,0			
DC3	DEFAULT	3	Sinken	U-INT	1 500,0	99,0	3,0			
DC3	DEFAULT	4	Sinken	D-45	1 000,0	88,9	3,0			
DC3	DEFAULT	5	Landen	D-45				104,6		
DC3	DEFAULT	6	Abbremsen			84,3			941,4	34,3
DC3	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DC6	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
DC6	DEFAULT	2	Sinken	TO	3 000,0	106,1	3,0			
DC6	DEFAULT	3	Sinken	D-INTR	1 500,0	96,1	3,0			
DC6	DEFAULT	4	Sinken	D-L	1 000,0	86,1	3,0			
DC6	DEFAULT	5	Landen	D-L				175,5		
DC6	DEFAULT	6	Abbremsen			81,7			1 579,5	40,0
DC6	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DC850	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC850	DEFAULT	2	Sinken	INT	3 000,0	165,6	3,0			
DC850	DEFAULT	3	Sinken	D-35	1 500,0	152,7	3,0			
DC850	DEFAULT	4	Sinken	D-50	1 000,0	145,6	3,0			
DC850	DEFAULT	5	Landen	D-50				390,6		

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
DC850	DEFAULT	6	Abbremsen			138,1			3 515,4	40,0
DC850	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DC860	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC860	DEFAULT	2	Sinken	INT	3 000,0	161,5	3,0			
DC860	DEFAULT	3	Sinken	D-35	1 500,0	155,7	3,0			
DC860	DEFAULT	4	Sinken	D-50	1 000,0	151,5	3,0			
DC860	DEFAULT	5	Landen	D-50				382,5		
DC860	DEFAULT	6	Abbremsen			143,7			3 442,5	40,0
DC860	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DC870	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC870	DEFAULT	2	Sinken	INT	3 000,0	166,7	3,0			
DC870	DEFAULT	3	Sinken	D-35	1 500,0	150,8	3,0			
DC870	DEFAULT	4	Sinken	D-50	1 000,0	146,7	3,0			
DC870	DEFAULT	5	Landen	D-50				489,6		
DC870	DEFAULT	6	Abbremsen			139,2			4 406,4	40,0
DC870	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DC8QN	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC8QN	DEFAULT	2	Sinken	INT	3 000,0	161,5	3,0			
DC8QN	DEFAULT	3	Sinken	D-35	1 500,0	155,7	3,0			
DC8QN	DEFAULT	4	Sinken	D-50	1 000,0	151,5	3,0			
DC8QN	DEFAULT	5	Landen	D-50				382,5		
DC8QN	DEFAULT	6	Abbremsen			143,7			3 442,5	40,0

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
DC8QN	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DC910	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC910	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	150,2	3,0			
DC910	DEFAULT	3	Sinken	U-15	1 500,0	140,2	3,0			
DC910	DEFAULT	4	Sinken	D-35	1 000,0	130,2	3,0			
DC910	DEFAULT	5	Landen	D-35				357,3		
DC910	DEFAULT	6	Abbremsen			123,5			3 215,7	40,0
DC910	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DC930	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC930	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	162,5	3,0			
DC930	DEFAULT	3	Sinken	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC930	DEFAULT	4	Sinken	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC930	DEFAULT	5	Landen	D-35				325,8		
DC930	DEFAULT	6	Abbremsen			135,2			2 932,2	40,0
DC930	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DC93LW	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC93LW	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	162,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	3	Sinken	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	4	Sinken	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC93LW	DEFAULT	5	Landen	D-35				325,8		
DC93LW	DEFAULT	6	Abbremsen			135,2			2 932,2	40,0
DC93LW	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
DC950	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC950	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	167,3	3,0			
DC950	DEFAULT	3	Sinken	U-15	1 500,0	157,3	3,0			
DC950	DEFAULT	4	Sinken	D-35	1 000,0	147,3	3,0			
DC950	DEFAULT	5	Landen	D-35				343,8		
DC950	DEFAULT	6	Abbremsen			139,7			3 094,2	40,0
DC950	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DC95HW	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC95HW	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	167,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	3	Sinken	U-15	1 500,0	157,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	4	Sinken	D-35	1 000,0	147,3	3,0			
DC95HW	DEFAULT	5	Landen	D-35				343,8		
DC95HW	DEFAULT	6	Abbremsen			139,7			3 094,2	40,0
DC95HW	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DC9Q7	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	150,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	3	Sinken	U-15	1 500,0	140,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	4	Sinken	D-35	1 000,0	130,2	3,0			
DC9Q7	DEFAULT	5	Landen	D-35				357,3		
DC9Q7	DEFAULT	6	Abbremsen			123,5			3 215,7	40,0
DC9Q7	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DC9Q9	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	162,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
DC9Q9	DEFAULT	3	Sinken	U-15	1 500,0	152,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	4	Sinken	D-35	1 000,0	142,5	3,0			
DC9Q9	DEFAULT	5	Landen	D-35				325,8		
DC9Q9	DEFAULT	6	Abbremsen			135,2			2 932,2	40,0
DC9Q9	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DHC6	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	120,0	3,0			
DHC6	DEFAULT	2	Sinken	INTR	3 000,0	80,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	3	Sinken	D-INTR	1 500,0	70,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	4	Sinken	D-L	1 000,0	60,7	3,0			
DHC6	DEFAULT	5	Landen	D-L				39,6		
DHC6	DEFAULT	6	Abbremsen			57,6			356,4	40,0
DHC6	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DHC6QP	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	120,0	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	2	Sinken	INTR	3 000,0	80,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	3	Sinken	D-INTR	1 500,0	70,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	4	Sinken	D-L	1 000,0	60,7	3,0			
DHC6QP	DEFAULT	5	Landen	D-L				39,6		
DHC6QP	DEFAULT	6	Abbremsen			57,6			356,4	40,0
DHC6QP	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DHC7	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
DHC7	DEFAULT	2	Sinken	10	3 000,0	116,2	3,0			
DHC7	DEFAULT	3	Sinken	D-INTR	1 500,0	106,2	3,0			
DHC7	DEFAULT	4	Sinken	D-25	1 000,0	96,2	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
DHC7	DEFAULT	5	Landen	D-25				98,1		
DHC7	DEFAULT	6	Abbremsen			91,3			882,9	40,0
DHC7	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DHC8	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	165,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	109,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	3	Sinken	D-15	1 500,0	96,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	4	Sinken	D-35	1 000,0	89,0	3,0			
DHC8	DEFAULT	5	Landen	D-35				174,6		
DHC8	DEFAULT	6	Abbremsen			84,4			1 571,4	24,6
DHC8	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	4,1
DHC830	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	179,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	2	Sinken	10	3 000,0	128,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	3	Sinken	D-15	1 500,0	116,9	3,0			
DHC830	DEFAULT	4	Sinken	D-35	1 000,0	108,0	3,0			
DHC830	DEFAULT	5	Landen	D-35				219,6		
DHC830	DEFAULT	6	Abbremsen			102,5			1 976,4	26,1
DHC830	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	4,4
DO228	DEFAULT	1	Sinken	ZERO-A	6 000,0	200,0	3,0			
DO228	DEFAULT	2	Sinken	ZERO-A	4 000,0	160,0	3,0			
DO228	DEFAULT	3	Sinken	ZERO-A	2 000,0	120,0	3,0			
DO228	DEFAULT	4	Sinken	F30APP	1 000,0	100,0	3,0			
DO228	DEFAULT	5	Sinken	F30APP	50,0	88,0	3,0			
DO228	DEFAULT	6	Landen	F30APP				100,0		

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
DO228	DEFAULT	7	Abbremsen			80,0			1 320,9	10,0
DO228	DEFAULT	8	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
DO328	DEFAULT	1	Sinken	ZERO-A	6 000,0	200,0	3,0			
DO328	DEFAULT	2	Sinken	ZERO-A	4 000,0	175,0	3,0			
DO328	DEFAULT	3	Sinken	ZERO-A	2 000,0	150,0	3,0			
DO328	DEFAULT	4	Sinken	F32APP	1 000,0	109,0	3,0			
DO328	DEFAULT	5	Sinken	F32APP	500,0	109,0	3,0			
DO328	DEFAULT	6	Landen	F32APP				50,0		
DO328	DEFAULT	7	Abbremsen			109,0			2 216,0	10,0
DO328	DEFAULT	8	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
ECLIP-SE500	DEFAULT	1	Sinken	A_T_DN	6 000,0	170,0	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	2	Sinken	A_T_DN	5 000,0	160,0	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	3	Sinken	A_A_DN	3 000,0	100,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	4	Sinken	A_A_DN	2 000,0	100,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	5	Sinken	A_A_DN	1 000,0	100,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	6	Sinken	A_A_DN	100,0	90,4	3,0			
ECLIP-SE500	DEFAULT	7	Landen	A_A_DN				144,0		
ECLIP-SE500	DEFAULT	8	Abbremsen			70,0			1 291,0	10,0
ECLIP-SE500	DEFAULT	9	Abbremsen			20,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
EMB120	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	141,5	3,0			
EMB120	DEFAULT	2	Sinken	15	3 000,0	132,3	3,0			
EMB120	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	127,4	3,0			
EMB120	DEFAULT	4	Sinken	D-45	1 000,0	119,3	3,0			
EMB120	DEFAULT	5	Landen	D-45				95,0		
EMB120	DEFAULT	6	Abbremsen			116,1			855,0	40,0
EMB120	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
EMB145	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	2	Sinken	D-22	3 000,0	150,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	3	Sinken	D-45	1 500,0	140,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	4	Sinken	D-45	1 000,0	134,0	3,0			
EMB145	DEFAULT	5	Landen	D-45				285,5		
EMB145	DEFAULT	6	Abbremsen			130,0			2 569,5	40,0
EMB145	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
EMB14L	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	2	Sinken	D-22	1 500,0	140,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	3	Sinken	D-45	1 000,0	140,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	4	Sinken	D-45	500,0	138,0	3,0			
EMB14L	DEFAULT	5	Landen	D-45				285,5		
EMB14L	DEFAULT	6	Abbremsen			132,0			2 569,5	40,0
EMB14L	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
EMB170	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	250,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	2	Sinken-Leerlauf		3 000,0	180,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	3	Sinken-Leerlauf		2 000,0	140,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	4	Sinken	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB170	DEFAULT	5	Landen	FULL				267,2		
EMB170	DEFAULT	6	Abbremsen			120,0			2 405,0	40,0
EMB170	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
EMB175	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	250,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	2	Sinken-Leerlauf		3 000,0	180,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	3	Sinken-Leerlauf		2 000,0	140,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	4	Sinken	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB175	DEFAULT	5	Landen	FULL				276,3		
EMB175	DEFAULT	6	Abbremsen			120,0			2 487,0	40,0
EMB175	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
EMB190	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	250,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	2	Sinken-Leerlauf		3 000,0	180,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	3	Sinken-Leerlauf		2 000,0	140,0	3,0			
EMB190	DEFAULT	4	Sinken	FULL	1 500,0	130,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
EMB190	DEFAULT	5	Landen	FULL				271,9		
EMB190	DEFAULT	6	Abbremsen			120,0			2 447,0	40,0
EMB190	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
EMB195	DEFAULT	1	Sinken-Leerlauf		6 000,0	250,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	2	Sinken-Leerlauf		3 000,0	180,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	3	Sinken-Leerlauf		2 000,0	140,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	4	Sinken	FULL	1 500,0	130,0	3,0			
EMB195	DEFAULT	5	Landen	FULL				281,1		
EMB195	DEFAULT	6	Abbremsen			120,0			2 530,0	40,0
EMB195	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
F10062	DEFAULT	1	Sinken	TO	6 000,0	250,0	3,0			
F10062	DEFAULT	2	Sinken	INT2	3 000,0	161,3	3,0			
F10062	DEFAULT	3	Sinken	U-INT	1 500,0	141,3	3,0			
F10062	DEFAULT	4	Sinken	D-42	1 000,0	131,3	3,0			
F10062	DEFAULT	5	Landen	D-42				315,0		
F10062	DEFAULT	6	Abbremsen			124,5			2 835,0	40,0
F10062	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
F10065	DEFAULT	1	Sinken	TO	6 000,0	250,0	3,0			
F10065	DEFAULT	2	Sinken	INT2	3 000,0	163,1	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
F10065	DEFAULT	3	Sinken	U-INT	1 500,0	143,1	3,0			
F10065	DEFAULT	4	Sinken	D-42	1 000,0	133,1	3,0			
F10065	DEFAULT	5	Landen	D-42				328,0		
F10065	DEFAULT	6	Abbremsen			126,3			2 952,0	40,0
F10065	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
F28MK2	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
F28MK2	DEFAULT	2	Sinken	INT2	3 000,0	152,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	3	Sinken	U-INTR	1 500,0	132,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	4	Sinken	D-42	1 000,0	122,9	3,0			
F28MK2	DEFAULT	5	Landen	D-42				223,2		
F28MK2	DEFAULT	6	Abbremsen			116,6			2 008,8	40,0
F28MK2	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
F28MK4	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
F28MK4	DEFAULT	2	Sinken	INT2	3 000,0	153,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	3	Sinken	U-INTR	1 500,0	133,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	4	Sinken	D-42	1 000,0	123,6	3,0			
F28MK4	DEFAULT	5	Landen	D-42				223,7		
F28MK4	DEFAULT	6	Abbremsen			117,2			2 013,3	40,0
F28MK4	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
FAL20	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
FAL20	DEFAULT	2	Sinken	INTR	3 000,0	142,2	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
FAL20	DEFAULT	3	Sinken	D-25	1 500,0	126,1	3,0			
FAL20	DEFAULT	4	Sinken	D-40	1 000,0	124,2	3,0			
FAL20	DEFAULT	5	Landen	D-40				128,7		
FAL20	DEFAULT	6	Abbremsen			117,9			1 158,3	40,0
FAL20	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
GII	DEFAULT	1	Sinken	L-0-U	6 000,0	230,0	3,0			
GII	DEFAULT	2	Sinken	L-10-U	3 000,0	170,0	3,0			
GII	DEFAULT	3	Sinken	L-20-D	1 500,0	153,6	3,0			
GII	DEFAULT	4	Sinken	L-20-D	1 000,0	153,6	3,0			
GII	DEFAULT	5	Sinken	L-39-D	200,0	143,6	3,0			
GII	DEFAULT	6	Landen	L-39-D				790,0		
GII	DEFAULT	7	Abbremsen			117,0			760,0	40,0
GII	DEFAULT	8	Abbremsen			20,0			0,0	10,0
GIIB	DEFAULT	1	Sinken	L-0-U	6 000,0	230,0	3,0			
GIIB	DEFAULT	2	Sinken	L-10-U	3 000,0	170,0	3,0			
GIIB	DEFAULT	3	Sinken	L-20-D	1 500,0	149,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	4	Sinken	L-20-D	1 000,0	149,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	5	Sinken	L-39-D	200,0	139,2	3,0			
GIIB	DEFAULT	6	Landen	L-39-D				790,0		
GIIB	DEFAULT	7	Abbremsen			113,0			760,0	40,0
GIIB	DEFAULT	8	Abbremsen			20,0			0,0	10,0

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
GIV	DEFAULT	1	Sinken	L-0-U	6 000,0	250,0	3,0			
GIV	DEFAULT	2	Sinken	L-0-U	3 000,0	160,0	3,0			
GIV	DEFAULT	3	Sinken	L-20-D	1 500,0	160,0	3,0			
GIV	DEFAULT	4	Sinken	L-39-D	1 000,0	151,5	3,0			
GIV	DEFAULT	5	Landen	L-39-D				298,0		
GIV	DEFAULT	6	Abbremsen			80,0			982,0	40,0
GIV	DEFAULT	7	Abbremsen			20,0			0,0	4,0
GV	DEFAULT	1	Sinken	L-0-U	6 000,0	250,0	3,0			
GV	DEFAULT	2	Sinken	L-20-U	3 000,0	160,0	3,0			
GV	DEFAULT	3	Sinken	L-20-D	1 500,0	160,0	3,0			
GV	DEFAULT	4	Sinken	L-39-D	1 000,0	137,8	3,0			
GV	DEFAULT	5	Landen	L-39-D				300,0		
GV	DEFAULT	6	Abbremsen			107,0			1 157,0	40,0
GV	DEFAULT	7	Abbremsen			20,0			0,0	4,6
HS748A	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
HS748A	DEFAULT	2	Sinken	INTR	3 000,0	110,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	3	Sinken	D-INTR	1 500,0	100,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	90,1	3,0			
HS748A	DEFAULT	5	Landen	D-30				207,0		

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
HS748A	DEFAULT	6	Abbremsen			85,5			1 863,0	40,0
HS748A	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
IA1125	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
IA1125	DEFAULT	2	Sinken	INTR	3 000,0	152,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	3	Sinken	D-INTR	1 500,0	142,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	4	Sinken	D-40	1 000,0	132,1	3,0			
IA1125	DEFAULT	5	Landen	D-40				236,6		
IA1125	DEFAULT	6	Abbremsen			125,3			2 129,4	40,0
IA1125	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
L1011	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
L1011	DEFAULT	2	Sinken	10	3 000,0	160,5	3,0			
L1011	DEFAULT	3	Sinken	D-33	1 500,0	162,9	3,0			
L1011	DEFAULT	4	Sinken	D-42	1 000,0	145,5	3,0			
L1011	DEFAULT	5	Landen	D-42				417,0		
L1011	DEFAULT	6	Abbremsen			138,1			3 753,0	10,0
L1011	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
L10115	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
L10115	DEFAULT	2	Sinken	10	3 000,0	162,4	3,0			
L10115	DEFAULT	3	Sinken	D-33	1 500,0	151,2	3,0			
L10115	DEFAULT	4	Sinken	D-42	1 000,0	147,4	3,0			
L10115	DEFAULT	5	Landen	D-42				516,6		

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
L10115	DEFAULT	6	Abbremsen			139,8			4 649,4	10,0
L10115	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
L188	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	200,0	3,0			
L188	DEFAULT	2	Sinken	INTR	3 000,0	147,5	3,0			
L188	DEFAULT	3	Sinken	D-78-%	1 500,0	135,6	3,0			
L188	DEFAULT	4	Sinken	D-100	1 000,0	129,8	3,0			
L188	DEFAULT	5	Landen	D-100				351,0		
L188	DEFAULT	6	Abbremsen			123,1			3 159,0	40,0
L188	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
LEAR25	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
LEAR25	DEFAULT	2	Sinken	10	3 000,0	161,6	3,0			
LEAR25	DEFAULT	3	Sinken	D-INTR	1 500,0	151,6	3,0			
LEAR25	DEFAULT	4	Sinken	D-40	1 000,0	141,7	3,0			
LEAR25	DEFAULT	5	Landen	D-40				140,4		
LEAR25	DEFAULT	6	Abbremsen			134,4			1 263,6	40,0
LEAR25	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
LEAR35	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
LEAR35	DEFAULT	2	Sinken	10	3 000,0	144,5	3,0			
LEAR35	DEFAULT	3	Sinken	D-INTR	1 500,0	134,5	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
LEAR35	DEFAULT	4	Sinken	D-40	1 000,0	127,8	3,0			
LEAR35	DEFAULT	5	Landen	D-40				181,4		
LEAR35	DEFAULT	6	Abbremsen			121,2			1 632,6	40,0
LEAR35	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
MD9025	DEFAULT	1	Sinken	U-0	6 000,0	185,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	2	Sinken	D-28	3 000,0	154,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	3	Sinken	D-28	1 500,0	150,0	3,0			
MD9025	DEFAULT	4	Sinken	D-40	1 000,0	145,3	3,0			
MD9025	DEFAULT	5	Landen	D-40				346,0		
MD9025	DEFAULT	6	Abbremsen			130,0			2 100,0	40,0
MD9025	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	9,6
MD9028	DEFAULT	1	Sinken	U-0	6 000,0	185,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	2	Sinken	D-28	3 000,0	154,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	3	Sinken	D-28	1 500,0	150,0	3,0			
MD9028	DEFAULT	4	Sinken	D-40	1 000,0	145,3	3,0			
MD9028	DEFAULT	5	Landen	D-40				346,0		
MD9028	DEFAULT	6	Abbremsen			130,0			2 100,0	40,0
MD9028	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	8,6

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
MU3001	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	250,0	3,0			
MU3001	DEFAULT	2	Sinken	1	3 000,0	133,8	3,0			
MU3001	DEFAULT	3	Sinken	D-INTR	1 500,0	123,8	3,0			
MU3001	DEFAULT	4	Sinken	D-30	1 000,0	117,1	3,0			
MU3001	DEFAULT	5	Landen	D-30				156,6		
MU3001	DEFAULT	6	Abbremsen			111,1			1 409,4	40,0
MU3001	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
PA30	DEFAULT	1	Sinken	ZERO-A	6 000,0	120,0	3,0			
PA30	DEFAULT	2	Sinken	27-A	3 000,0	109,0	3,0			
PA30	DEFAULT	3	Sinken	27-A	1 500,0	96,0	3,0			
PA30	DEFAULT	4	Sinken	27-A	1 000,0	87,0	3,0			
PA30	DEFAULT	5	Landen	27-A				53,5		
PA30	DEFAULT	6	Abbremsen			70,0			481,1	10,0
PA30	DEFAULT	7	Abbremsen			10,0			0,0	10,0
PA42	DEFAULT	1	Sinken	ZERO-A	6 000,0	151,0	3,0			
PA42	DEFAULT	2	Sinken	ZERO-A	4 000,0	135,0	3,0			
PA42	DEFAULT	3	Sinken	ZERO-A	2 000,0	119,0	3,0			
PA42	DEFAULT	4	Sinken	30-DN	1 000,0	111,0	3,0			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Klappenstellung (Flap-ID)	Start Höhe (Start Altitude) (ft)	Start berichtigte Fluggeschwindigkeit (Start CAS) (kt)	Sinkwinkel (Grad)	Landerollstrecke (Touchdown Roll) (ft)	Entfernung (ft)	Startschub (in % des Maximalschubs
PA42	DEFAULT	5	Sinken	30-DN	50,0	111,0	3,0			
PA42	DEFAULT	6	Landen	30-DN				100,0		
PA42	DEFAULT	7	Abbremsen			111,0			2 245,9	10,0
PA42	DEFAULT	8	Abbremsen			10,0			0,0	10,0
SD330	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
SD330	DEFAULT	2	Sinken	INTR	3 000,0	120,2	3,0			
SD330	DEFAULT	3	Sinken	D-15	1 500,0	106,5	3,0			
SD330	DEFAULT	4	Sinken	D-35	1 000,0	100,2	3,0			
SD330	DEFAULT	5	Landen	D-35				233,1		
SD330	DEFAULT	6	Abbremsen			95,1			2 097,9	40,0
SD330	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0
SF340	DEFAULT	1	Sinken	ZERO	6 000,0	160,0	3,0			
SF340	DEFAULT	2	Sinken	5	3 000,0	136,9	3,0			
SF340	DEFAULT	3	Sinken	D-INTR	1 500,0	126,9	3,0			
SF340	DEFAULT	4	Sinken	D-35	1 000,0	116,9	3,0			
SF340	DEFAULT	5	Landen	D-35				216,9		
SF340	DEFAULT	6	Abbremsen			110,9			1 952,1	40,0
SF340	DEFAULT	7	Abbremsen			30,0			0,0	10,0

▼M2

Tabelle I-4 (Teil 1):

Standardverfahrensschritte für den Abflug

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
1900D	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	17-D				
1900D	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	17-D	400			
1900D	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	17-D		2 750	128	
1900D	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO-D		2 950	138	
1900D	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO-D	3 000			
1900D	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO-D		1 500	160	
1900D	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO-D	5 500			
1900D	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO-D	7 500			
1900D	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO-D	10 000			
1900D	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	17-D				
1900D	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	17-D	400			
1900D	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	17-D		2 400	128	
1900D	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO-D		2 650	138	
1900D	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO-D	3 000			
1900D	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO-D		1 500	160	
1900D	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO-D	5 500			
1900D	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO-D	7 500			
1900D	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO-D	10 000			
707320	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	14				
707320	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	14	1 000			
707320	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	14		2 047	175	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
707320	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	195	
707320	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	14				
707320	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	14	1 000			
707320	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	14		1 905	179	
707320	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	199	
707320	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	14				
707320	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	14	1 000			
707320	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	14		1 793	183	
707320	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	203	
707320	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
707320	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	14				
707320	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	14	1 000			
707320	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	14		1 624	189	
707320	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	209	
707320	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	14				
707320	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	14	1 000			
707320	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	14		1 430	197	
707320	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	217	
707320	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
707320	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	14				
707320	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	14	1 000			
707320	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	14		1 259	205	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
707320	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		800	225	
707320	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		800	250	
707320	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
707320	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	14				
707320	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	14	1 000			
707320	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	14		1 151	209	
707320	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		800	229	
707320	DEFAULT	7	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
707320	DEFAULT	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		800	250	
707320	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
707320	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
707320	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	14				
707QN	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	14	1 000			
707QN	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	14		2 047	175	
707QN	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	195	
707QN	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
707QN	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	14				
707QN	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	14	1 000			
707QN	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	14		1 905	179	
707QN	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	199	
707QN	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	14				
707QN	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	14	1 000			
707QN	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	14		1 793	183	
707QN	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	203	
707QN	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	14				
707QN	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	14	1 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
707QN	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	14		1 624	189	
707QN	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	209	
707QN	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	14				
707QN	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	14	1 000			
707QN	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	14		1 430	197	
707QN	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	217	
707QN	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
707QN	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	14				
707QN	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	14	1 000			
707QN	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	14		1 259	205	
707QN	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		800	225	
707QN	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		800	250	
707QN	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
707QN	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
707QN	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	14				
707QN	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	14	1 000			
707QN	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	14		1 151	209	
707QN	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		800	229	
707QN	DEFAULT	7	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
707QN	DEFAULT	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		800	250	
707QN	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
707QN	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
707QN	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
717200	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_13A				
717200	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Steigschub	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00B		1 296,4	250	
717200	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_13A				
717200	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	2	3	Steigen	Max. Steigschub	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00B		1 298	250	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
717200	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_13A				
717200	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	3	3	Steigen	Max. Steigschub	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00B		1 229,1	250	
717200	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_13A				
717200	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	4	3	Steigen	Max. Steigschub	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00B		1 165,9	250	
717200	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_13A				
717200	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	5	3	Steigen	Max. Steigschub	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00B		1 142,6	250	
717200	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	5 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
717200	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	10 000			
717200	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_13A				
717200	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_13A	1 000			
717200	DEFAULT	6	3	Steigen	Max. Steigschub	T_13A	3 000			
717200	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00B		1 098,3	250	
717200	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	5 000			
717200	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	7 500			
717200	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_13A				
717200	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_13A	1 100			
717200	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_13A		2 137,1	186,2	
717200	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_13A				
717200	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_13A		2 003,2	185	
717200	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00B		1 000	250	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
717200	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_13A				
717200	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_13A		1 874,4	183,8	
717200	ICAO_B	3	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_13A				
717200	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_13A		1 756,2	182,7	
717200	ICAO_B	4	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_13A				
717200	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_13A		1 705,9	192,7	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
717200	ICAO_B	5	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	10 000			
717200	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_13A				
717200	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_13A	1 000			
717200	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_13A		1 540,3	191,2	
717200	ICAO_B	6	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	3 000			
717200	ICAO_B	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00B		1 000	250	
717200	ICAO_B	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	5 500			
717200	ICAO_B	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	7 500			
717200	ICAO_B	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00B	10 000			
720B	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	20				
720B	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	20	1 000			
720B	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	20		2 632	175	
720B	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	195	
720B	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
720B	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	20				
720B	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	20	1 000			
720B	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	20		2 470	179	
720B	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	199	
720B	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	20				
720B	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	20	1 000			
720B	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	20		2 323	183	
720B	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	203	
720B	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	20				
720B	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	20	1 000			
720B	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	20		2 125	189	
720B	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	209	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
720B	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
720B	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	20				
720B	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	20	1 000			
720B	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	20		2 005	193	
720B	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	213	
720B	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
720B	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
720B	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
720B	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
720B	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727100	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727100	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 342	160	
727100	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 342	190	
727100	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	200	
727100	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727100	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727100	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727100	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 265	160	
727100	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 265	190	
727100	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	200	
727100	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727100	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727100	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727100	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 192	165	
727100	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 192	195	
727100	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	205	
727100	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727100	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727100	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727100	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 115	170	
727100	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 115	200	
727100	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
727100	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727100	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727100	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727100	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727100	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727D15	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727D15	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 363	170	
727D15	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 363	200	
727D15	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
727D15	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727D15	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727D15	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 281	170	
727D15	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 281	200	
727D15	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
727D15	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727D15	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727D15	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 177	175	
727D15	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 177	205	
727D15	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	215	
727D15	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727D15	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727D15	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 057	180	
727D15	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 057	210	
727D15	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	220	
727D15	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727D15	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727D15	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727D15	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		941	210	
727D15	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	220	
727D15	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727D15	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727D15	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727D15	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727D15	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727D17	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727D17	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 465	170	
727D17	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 465	200	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727D17	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
727D17	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727D17	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727D17	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 340	175	
727D17	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 340	205	
727D17	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	215	
727D17	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727D17	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727D17	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 236	180	
727D17	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 236	210	
727D17	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	220	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727D17	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727D17	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727D17	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727D17	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 158	180	
727D17	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 158	210	
727D17	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	220	
727D17	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727D17	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727D17	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727D17	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727D17	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727EM1	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 342	160	
727EM1	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 342	190	
727EM1	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	200	
727EM1	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727EM1	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727EM1	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 265	160	
727EM1	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 265	190	
727EM1	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	200	
727EM1	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727EM1	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 192	165	
727EM1	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 192	195	
727EM1	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	205	
727EM1	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727EM1	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727EM1	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727EM1	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727EM1	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 115	170	
727EM1	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 115	200	
727EM1	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
727EM1	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727EM1	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727EM1	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727EM1	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727EM1	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727EM2	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 363	170	
727EM2	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 363	200	
727EM2	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
727EM2	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727EM2	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727EM2	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 281	170	
727EM2	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 281	200	
727EM2	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
727EM2	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727EM2	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 177	175	
727EM2	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 177	205	
727EM2	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	215	
727EM2	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727EM2	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 057	180	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727EM2	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 057	210	
727EM2	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	220	
727EM2	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727EM2	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727EM2	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727EM2	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		941	210	
727EM2	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	220	
727EM2	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727EM2	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727EM2	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727EM2	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727EM2	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727Q15	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 363	170	
727Q15	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 363	200	
727Q15	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
727Q15	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727Q15	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727Q15	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 281	170	
727Q15	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 281	200	
727Q15	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
727Q15	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727Q15	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 177	175	
727Q15	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 177	205	
727Q15	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	215	
727Q15	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727Q15	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727Q15	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 057	180	
727Q15	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 057	210	
727Q15	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	220	
727Q15	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727Q15	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727Q15	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727Q15	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		941	210	
727Q15	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	220	
727Q15	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727Q15	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727Q15	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727Q15	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727Q15	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727Q7	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 342	160	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727Q7	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 342	190	
727Q7	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	200	
727Q7	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727Q7	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 265	160	
727Q7	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 265	190	
727Q7	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	200	
727Q7	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727Q7	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 192	165	
727Q7	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 192	195	
727Q7	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	205	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727Q7	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727Q7	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727Q7	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727Q7	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 115	170	
727Q7	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 115	200	
727Q7	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
727Q7	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727Q7	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727Q7	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727Q7	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727Q7	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727Q9	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 539	170	
727Q9	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 539	200	
727Q9	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
727Q9	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727Q9	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727Q9	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 390	170	
727Q9	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 390	200	
727Q9	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
727Q9	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727Q9	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 255	180	
727Q9	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 255	210	
727Q9	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	220	
727Q9	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727Q9	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727Q9	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727Q9	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727Q9	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		855	210	
727Q9	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	220	
727Q9	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
727Q9	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
727Q9	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727Q9	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727Q9	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727QF	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727QF	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 000	175	
727QF	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. konstanter Schub (MaxContinuous)	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. konstanter Schub (MaxContinuous)	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727QF	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727QF	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 000	180	
727QF	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. konstanter Schub (MaxContinuous)	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. konstanter Schub (MaxContinuous)	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
727QF	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727QF	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 000	184	
727QF	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. konstanter Schub (MaxContinuous)	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. konstanter Schub (MaxContinuous)	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
727QF	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
727QF	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
727QF	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 000	189	
727QF	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	2		1 000	190	
727QF	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 000	200	
727QF	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. konstanter Schub (MaxContinuous)	ZERO	3 000			
727QF	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. konstanter Schub (MaxContinuous)	ZERO		1 000	250	
727QF	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
727QF	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
727QF	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		2 090	146	
737	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 568	171	
737	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		2 014	149	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 511	174	
737	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 851	154	
737	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 388	179	
737	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 685	160	
737	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 264	185	
737	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737300	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737300	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 483,4	187,9	
737300	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 684,6	205,5	
737300	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 815,6	220,5	
737300	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 892,6	250	
737300	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737300	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737300	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 398,8	189,2	
737300	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 579,3	204,5	
737300	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 700,5	220,5	
737300	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 774,1	250	
737300	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737300	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737300	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737300	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 311,5	190,8	
737300	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 487,2	213,2	
737300	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 609,4	220,5	
737300	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 657,6	250	
737300	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737300	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737300	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737300	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 154,7	194,6	
737300	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 295,8	211,5	
737300	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 391,6	220,5	
737300	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737300	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 444,8	250	
737300	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737300	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737300	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737300	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737300	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
737300	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 413,5	184,9	
737300	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 601,4	203,9	
737300	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 821,6	250	
737300	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737300	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
737300	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
737300	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 332,5	186,4	
737300	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 497,1	203	
737300	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 705,6	250	
737300	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737300	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
737300	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
737300	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 247,9	188,2	
737300	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 415,3	211,7	
737300	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 609,9	250	
737300	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737300	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737300	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737300	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
737300	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
737300	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 093,3	192,2	
737300	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 223,7	210,2	
737300	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 399,1	250	
737300	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737300	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737300	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737300	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737300	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 560,7	189,3	
737300	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 765,5	206,2	
737300	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 897	220,5	
737300	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 892,6	250	
737300	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737300	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737300	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 468,7	190,5	
737300	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 652,2	205,8	
737300	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 773,2	220,5	
737300	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 773,3	250	
737300	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737300	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737300	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 380,4	192,1	
737300	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 557,4	213,8	
737300	ICAO_B	3	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 688,1	220,5	
737300	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 657,6	250	
737300	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737300	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737300	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737300	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 217,8	195,7	
737300	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 361,4	212	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737300	ICAO_B	4	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 457,6	220,5	
737300	ICAO_B	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737300	ICAO_B	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 444,8	250	
737300	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737300	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737300	ICAO_B	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
7373B2	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 671,2	191,9	
7373B2	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 900	209,1	
7373B2	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 058,2	250	
7373B2	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
7373B2	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 575,5	192,6	
7373B2	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 786	208,8	
7373B2	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 934,6	250	
7373B2	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7373B2	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
7373B2	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 483,2	194	
7373B2	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 675,9	215,3	
7373B2	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 828,7	250	
7373B2	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
7373B2	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 314,1	197,8	
7373B2	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 478,4	213,5	
7373B2	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 597,8	250	
7373B2	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
7373B2	DEFAULT	M	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7373B2	DEFAULT	M	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
7373B2	DEFAULT	M	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 214,7	200,6	
7373B2	DEFAULT	M	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 372,5	222,3	
7373B2	DEFAULT	M	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
7373B2	DEFAULT	M	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 493,4	250	
7373B2	DEFAULT	M	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
7373B2	DEFAULT	M	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
7373B2	DEFAULT	M	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
7373B2	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 607,4	188,9	
7373B2	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 827,6	206	
7373B2	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 030,2	250	
7373B2	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
7373B2	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 507,4	188,9	
7373B2	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 703,4	206	
7373B2	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 909,1	250	
7373B2	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7373B2	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
7373B2	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 417,2	191,3	
7373B2	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 604,3	213,7	
7373B2	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 807,6	250	
7373B2	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
7373B2	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 255,2	195,4	
7373B2	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 411,8	212,1	
7373B2	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 576,8	250	
7373B2	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_A	M	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
7373B2	ICAO_A	M	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
7373B2	ICAO_A	M	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
7373B2	ICAO_A	M	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 163,2	198,2	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7373B2	ICAO_A	M	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 309,7	220,9	
7373B2	ICAO_A	M	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 469,1	250	
7373B2	ICAO_A	M	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_A	M	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_A	M	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
7373B2	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 881	195,6	
7373B2	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 138,5	214,5	
7373B2	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 075,4	250	
7373B2	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
7373B2	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 774,2	196,2	
7373B2	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 009,3	214	
7373B2	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 950,7	250	
7373B2	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7373B2	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 674,8	197,4	
7373B2	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 895,7	217	
7373B2	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 835,6	250	
7373B2	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
7373B2	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 494,5	200,9	
7373B2	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 672,5	215,5	
7373B2	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 606,9	250	
7373B2	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
7373B2	ICAO_B	M	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
7373B2	ICAO_B	M	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
7373B2	ICAO_B	M	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 387,7	203,4	
7373B2	ICAO_B	M	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 557,1	223,7	
7373B2	ICAO_B	M	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
7373B2	ICAO_B	M	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 493,2	250	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7373B2	ICAO_B	M	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
7373B2	ICAO_B	M	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
7373B2	ICAO_B	M	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737400	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737400	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 715,3	198,8	
737400	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 894,7	210,5	
737400	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 067,4	250	
737400	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737400	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737400	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 616	199,8	
737400	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 786,6	210,5	
737400	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 939,1	250	
737400	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737400	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737400	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 516,6	201	
737400	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 660,9	210,5	
737400	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 807,5	250	
737400	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737400	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737400	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 370,2	203,9	
737400	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 504,1	210,5	
737400	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 609,1	250	
737400	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737400	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737400	DEFAULT	M	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737400	DEFAULT	M	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737400	DEFAULT	M	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 225,8	207,5	
737400	DEFAULT	M	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 312,5	210,5	
737400	DEFAULT	M	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737400	DEFAULT	M	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 414,3	250	
737400	DEFAULT	M	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737400	DEFAULT	M	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737400	DEFAULT	M	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737400	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
737400	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
737400	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 641,7	195,7	
737400	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 830	210,1	
737400	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 058,4	250	
737400	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737400	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
737400	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
737400	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 546	196,8	
737400	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 702,5	210,1	
737400	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 919,2	250	
737400	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737400	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
737400	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
737400	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 446,6	198,2	
737400	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 592,3	210,3	
737400	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 789,6	250	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737400	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737400	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
737400	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
737400	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 303,9	201,3	
737400	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 426,1	210,3	
737400	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 598,5	250	
737400	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737400	ICAO_A	M	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737400	ICAO_A	M	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
737400	ICAO_A	M	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
737400	ICAO_A	M	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 159,5	205,1	
737400	ICAO_A	M	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 249,3	210,3	
737400	ICAO_A	M	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 392,2	250	
737400	ICAO_A	M	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737400	ICAO_A	M	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737400	ICAO_A	M	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737400	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737400	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 869,9	201,5	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737400	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		2 073,3	210,5	
737400	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 067,4	250	
737400	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737400	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737400	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 766,9	202,3	
737400	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 945,9	210,5	
737400	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 939,1	250	
737400	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737400	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737400	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 660,1	203,4	
737400	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 822,5	210,5	
737400	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 807,5	250	
737400	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737400	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737400	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737400	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 502,8	206,1	
737400	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 644,7	210,5	
737400	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 610,5	250	
737400	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737400	ICAO_B	M	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737400	ICAO_B	M	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737400	ICAO_B	M	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 350,9	209,5	
737400	ICAO_B	M	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 428,6	210,5	
737400	ICAO_B	M	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737400	ICAO_B	M	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 414,7	250	
737400	ICAO_B	M	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737400	ICAO_B	M	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737400	ICAO_B	M	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737500	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 579,1	187	
737500	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 800	206,6	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737500	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 961,7	250	
737500	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737500	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 490,8	188	
737500	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 681,3	205,6	
737500	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 834,4	250	
737500	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737500	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 398,8	189,4	
737500	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 572,4	204,5	
737500	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 713,4	250	
737500	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737500	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737500	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 229,4	192,1	
737500	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 388,1	212,4	
737500	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 521,8	250	
737500	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737500	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 211,1	192,4	
737500	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 370,8	212	
737500	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 503,1	250	
737500	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737500	DEFAULT	M	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	DEFAULT	M	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737500	DEFAULT	M	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 192,6	192,8	
737500	DEFAULT	M	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 343,1	211,9	
737500	DEFAULT	M	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737500	DEFAULT	M	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 470,2	250	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737500	DEFAULT	M	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	DEFAULT	M	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	DEFAULT	M	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
737500	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
737500	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 509,2	184	
737500	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 725,7	204,8	
737500	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 934,3	250	
737500	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
737500	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
737500	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 420,9	185,1	
737500	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 612,5	203,9	
737500	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 810,3	250	
737500	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
737500	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737500	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 332,5	186,6	
737500	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 494,3	203	
737500	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 691,3	250	
737500	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
737500	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
737500	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 166,9	189,6	
737500	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 317	211	
737500	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 496,1	250	
737500	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737500	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
737500	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
737500	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 152,1	189,9	
737500	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 300	210,8	
737500	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 477,5	250	
737500	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737500	ICAO_A	M	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	ICAO_A	M	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
737500	ICAO_A	M	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
737500	ICAO_A	M	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 130,1	190,4	
737500	ICAO_A	M	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 267,1	210,6	
737500	ICAO_A	M	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 451,9	250	
737500	ICAO_A	M	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	ICAO_A	M	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	ICAO_A	M	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737500	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 715,3	189,5	
737500	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 944,8	207,8	
737500	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 966,3	250	
737500	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737500	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 619,6	190,3	
737500	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 835,3	207,1	
737500	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737500	ICAO_B	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 844,6	250	
737500	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737500	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 520,2	191,6	
737500	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 717,5	207,1	
737500	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 722,6	250	
737500	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737500	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 339,9	194,1	
737500	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 512,8	213,4	
737500	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 526,7	250	
737500	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737500	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 322,2	194,4	
737500	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 500	213,2	
737500	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 503,1	250	
737500	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737500	ICAO_B	M	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737500	ICAO_B	M	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737500	ICAO_B	M	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 303,1	194,8	
737500	ICAO_B	M	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 463,2	213	
737500	ICAO_B	M	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737500	ICAO_B	M	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 475,5	250	
737500	ICAO_B	M	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737500	ICAO_B	M	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737500	ICAO_B	M	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 782,4	195,1	
737700	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		2 159,3	250	
737700	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737700	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 710,1	197,7	
737700	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		2 056,7	250	
737700	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
737700	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 635,7	200,3	
737700	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 957	250	
737700	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
737700	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 498,3	205,8	
737700	DEFAULT	4	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 774,4	250	
737700	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737700	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 348,5	211,6	
737700	DEFAULT	5	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 581,2	250	
737700	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
737700	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 000			
737700	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 347,1	211,6	
737700	DEFAULT	6	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
737700	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 579,1	250	
737700	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
737700	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
737700	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 747,6	194,9	
737700	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		2 128,3	250	
737700	ICAO_A	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737700	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 673,6	197,4	
737700	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		2 028,3	250	
737700	ICAO_A	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 600,5	200,2	
737700	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 931,7	250	
737700	ICAO_A	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 462,2	205,6	
737700	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 753,8	250	
737700	ICAO_A	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737700	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
737700	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 430	250	
737700	ICAO_A	5	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 500			
737700	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	T_5	3 000			
737700	ICAO_A	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 430,1	250	
737700	ICAO_A	6	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_A	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_A	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 888,7	195,1	
737700	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		2 159,3	250	
737700	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			
737700	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
737700	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737700	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 814,3	197,7	
737700	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		2 058,1	250	
737700	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
737700	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_5		1 619	175,6	
737700	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 840,6	200,4	
737700	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 958,4	250	
737700	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 594,1	205,8	
737700	ICAO_B	4	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 774,4	250	
737700	ICAO_B	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737700	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 438,9	211,5	
737700	ICAO_B	5	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 579,6	250	
737700	ICAO_B	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
737700	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_5				
737700	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_5	1 000			
737700	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 437,2	211,5	
737700	ICAO_B	6	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
737700	ICAO_B	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 579,1	250	
737700	ICAO_B	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
737700	ICAO_B	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
737700	ICAO_B	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
737800	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
737800	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 885,7	181,7	
737800	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 112	204,8	
737800	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	2 040			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737800	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 891,3	250	
737800	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
737800	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 786,4	183,9	
737800	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 016,2	208	
737800	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	2 000			
737800	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 793,4	250	
737800	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
737800	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 707,7	186,2	
737800	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 922	211,2	
737800	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	1 960			
737800	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 705,3	250	
737800	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737800	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
737800	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 576,6	189,6	
737800	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 766,9	216,2	
737800	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	1 880			
737800	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 546,5	250	
737800	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
737800	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 444,9	192,9	
737800	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 628,6	220,7	
737800	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	1 811			
737800	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 412,2	250	
737800	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737800	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737800	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
737800	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 400	194,4	
737800	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 575,4	222,7	
737800	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	1 785			
737800	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
737800	DEFAULT	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 357,5	250	
737800	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
737800	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 449,4	177,2	
737800	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 663,3	204,6	
737800	ICAO_A	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 807			
737800	ICAO_A	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 896,8	250	
737800	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	1	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
737800	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 372,3	179,6	
737800	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 579,3	207,8	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737800	ICAO_A	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 772			
737800	ICAO_A	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 804,3	250	
737800	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	2	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
737800	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 297	182,1	
737800	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 496,9	211	
737800	ICAO_A	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 737			
737800	ICAO_A	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 701,8	250	
737800	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	3	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
737800	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 194,2	185,8	
737800	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 352,1	214,8	
737800	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 548,2	250	
737800	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737800	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 078,9	189,4	
737800	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 233,3	217,4	
737800	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 403,6	250	
737800	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737800	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
737800	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 500			
737800	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	T_05	3 000			
737800	ICAO_A	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 037,8	190,9	
737800	ICAO_A	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 182,7	218,6	
737800	ICAO_A	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 349,5	250	
737800	ICAO_A	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	ICAO_A	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	ICAO_A	6	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
737800	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 885,7	181,7	
737800	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 112	204,8	
737800	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	2 040			
737800	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 891,3	250	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737800	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	1	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
737800	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 786,4	183,9	
737800	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 016,2	208	
737800	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	2 000			
737800	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 793,4	250	
737800	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	2	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
737800	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 707,7	186,2	
737800	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 922	211,2	
737800	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	1 960			
737800	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 705,3	250	
737800	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	3	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737800	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
737800	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 576,6	189,6	
737800	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 766,9	216,2	
737800	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	1 880			
737800	ICAO_B	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 546,5	250	
737800	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	4	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
737800	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
737800	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 444,9	192,9	
737800	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 628,6	220,7	
737800	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	1 811			
737800	ICAO_B	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 412,2	250	
737800	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	5	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	5	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737800	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
737800	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737800	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 400	194,4	
737800	ICAO_B	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 575,4	222,7	
737800	ICAO_B	6	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	1 785			
737800	ICAO_B	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
737800	ICAO_B	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 357,5	250	
737800	ICAO_B	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
737800	ICAO_B	6	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
737800	ICAO_B	6	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
737D17	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737D17	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737D17	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		2 279	152	
737D17	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 709	177	
737D17	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737D17	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737D17	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		2 155	156	
737D17	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 616	181	
737D17	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737D17	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737D17	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737D17	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		2 041	160	
737D17	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 531	185	
737D17	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737D17	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737D17	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737D17	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737D17	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 935	163	
737D17	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 452	188	
737D17	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737D17	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737D17	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737D17	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737D17	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737D17	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737N17	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737N17	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		2 279	152	
737N17	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 709	177	
737N17	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737N17	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737N17	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		2 155	156	
737N17	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 616	181	
737N17	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737N17	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737N17	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		2 041	160	
737N17	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 531	185	
737N17	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737N17	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737N17	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737N17	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 935	163	
737N17	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 452	188	
737N17	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737N17	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737N17	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737N17	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737N17	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737N17	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737N9	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737N9	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		2 090	146	
737N9	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 568	171	
737N9	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737N9	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737N9	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737N9	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		2 014	149	
737N9	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 511	174	
737N9	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737N9	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737N9	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 851	154	
737N9	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 388	179	
737N9	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737N9	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737N9	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737N9	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737N9	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 685	160	
737N9	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 264	185	
737N9	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737N9	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737N9	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737N9	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737N9	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737N9	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737QN	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737QN	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		2 090	146	
737QN	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 568	171	
737QN	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737QN	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737QN	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		2 014	149	
737QN	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 511	174	
737QN	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737QN	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737QN	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 851	154	
737QN	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 388	179	
737QN	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	
737QN	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
737QN	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
737QN	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
737QN	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 685	160	
737QN	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 264	185	
737QN	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	210	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
737QN	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
737QN	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
737QN	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
737QN	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
737QN	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74710Q	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 071	176	
74710Q	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	216	
74710Q	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74710Q	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 972	179	
74710Q	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	219	
74710Q	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
74710Q	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 856	183	
74710Q	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	223	
74710Q	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74710Q	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 727	187	
74710Q	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	227	
74710Q	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
74710Q	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74710Q	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 445	198	
74710Q	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		750	238	
74710Q	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
74710Q	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	258	
74710Q	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74710Q	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74710Q	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74710Q	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 411	199	
74710Q	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		750	239	
74710Q	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
74710Q	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	259	
74710Q	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74710Q	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74710Q	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747200	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
747200	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 842	183	
747200	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	223	
747200	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
747200	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
747200	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 757	186	
747200	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	226	
747200	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747200	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
747200	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 676	189	
747200	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	229	
747200	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
747200	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747200	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
747200	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 508	195	
747200	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		750	235	
747200	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	255	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
747200	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747200	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
747200	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 325	203	
747200	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		750	243	
747200	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	263	
747200	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747200	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
747200	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 146	210	
747200	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		500	250	
747200	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
747200	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		500	270	
747200	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747200	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747200	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
747200	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 012	216	
747200	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		500	256	
747200	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		500	276	
747200	DEFAULT	7	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747200	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747200	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74720A	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74720A	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 068	176	
74720A	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	239	
74720A	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	259	
74720A	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74720A	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74720A	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 950	179	
74720A	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	242	
74720A	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	262	
74720A	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
74720A	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74720A	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74720A	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 862	182	
74720A	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	244	
74720A	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	264	
74720A	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74720A	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74720A	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 700	188	
74720A	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		750	248	
74720A	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	268	
74720A	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74720A	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74720A	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 520	195	
74720A	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		750	254	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
74720A	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
74720A	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	274	
74720A	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74720A	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74720A	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 313	204	
74720A	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		750	264	
74720A	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	284	
74720A	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74720A	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74720A	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74720A	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 172	210	
74720A	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		750	272	
74720A	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	292	
74720A	DEFAULT	7	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74720A	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74720A	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74720B	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
74720B	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 497	184	
74720B	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	244	
74720B	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	264	
74720B	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74720B	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74720B	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 397	187	
74720B	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	246	
74720B	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	266	
74720B	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74720B	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74720B	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 303	190	
74720B	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		750	249	
74720B	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	269	
74720B	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
74720B	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74720B	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74720B	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 109	196	
74720B	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		750	254	
74720B	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	274	
74720B	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74720B	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74720B	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 900	204	
74720B	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		750	263	
74720B	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	283	
74720B	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74720B	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
74720B	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 699	211	
74720B	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		750	272	
74720B	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
74720B	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	292	
74720B	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
74720B	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
74720B	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
74720B	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 547	218	
74720B	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		750	279	
74720B	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	299	
74720B	DEFAULT	7	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
74720B	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
74720B	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747400	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		1 533,3	190,8	
747400	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 798,9	242	
747400	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	5	3 869			
747400	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 198,9	269	
747400	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Acceleration_Percent) (in %)
747400	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		1 507,6	192,9	
747400	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 718,8	244,6	
747400	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	T_01	3 756			
747400	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00H		2 111,9	269	
747400	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		1 412,1	195,1	
747400	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 660,4	247,2	
747400	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	T_01	3 637			
747400	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 033,6	269	
747400	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		1 310,5	199,4	
747400	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 531,8	252,3	
747400	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	T_01	3 435			
747400	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 882,8	269	
747400	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
747400	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		1 182,2	204,8	
747400	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 402,6	258,4	
747400	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	T_01	3 199			
747400	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 724,1	269	
747400	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747400	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 000			
747400	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 088,1	210,4	
747400	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 372	259,5	
747400	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 432,4	264,7	
747400	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_01	3 004			
747400	DEFAULT	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 560	269	
747400	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10H	1 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
747400	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		963,6	216,4	
747400	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 114,2	259,6	
747400	DEFAULT	7	5	Steigen	Max. Steigschub	T_01	2 544			
747400	DEFAULT	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 329,4	270	
747400	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	DEFAULT	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10H	1 000			
747400	DEFAULT	8	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		855,6	222,8	
747400	DEFAULT	8	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		968,9	259,6	
747400	DEFAULT	8	5	Steigen	Max. Steigschub	T_01	2 561			
747400	DEFAULT	8	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 173,1	270	
747400	DEFAULT	8	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00H		1 260	278	
747400	DEFAULT	8	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	8	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	8	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
747400	DEFAULT	9	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	DEFAULT	9	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10H	1 000			
747400	DEFAULT	9	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		783,8	226,8	
747400	DEFAULT	9	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		884,5	259,6	
747400	DEFAULT	9	5	Steigen	Max. Steigschub	T_01	2 600			
747400	DEFAULT	9	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 078,7	271,8	
747400	DEFAULT	9	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00H		1 182,6	282,7	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
747400	DEFAULT	9	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			
747400	DEFAULT	9	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
747400	DEFAULT	9	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	10	3 000			
747400	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		1 472,8	190	
747400	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 753,3	241,7	
747400	ICAO_A	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_01	5 796			
747400	ICAO_A	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 158,4	268,4	
747400	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	10	3 000			
747400	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		1 412,8	192,2	
747400	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 689,5	244,3	
747400	ICAO_A	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_01	5 685			
747400	ICAO_A	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 078,8	268,4	
747400	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
747400	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	10	3 000			
747400	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		1 353,5	194,4	
747400	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 618,4	246,8	
747400	ICAO_A	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_01	5 579			
747400	ICAO_A	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 995	268,4	
747400	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	10	3 000			
747400	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		1 249,3	198,7	
747400	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 500,4	251,9	
747400	ICAO_A	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_01	5 372			
747400	ICAO_A	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 847,9	268,4	
747400	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 500			
747400	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	10	3 000			
747400	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		1 131,2	204,1	
747400	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 367,5	257,8	
747400	ICAO_A	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_01	5 145			
747400	ICAO_A	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 686,7	268,4	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
747400	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	10	3 000			
747400	ICAO_A	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		1 017,7	209,8	
747400	ICAO_A	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 223,8	259,1	
747400	ICAO_A	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_01	4 508			
747400	ICAO_A	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 416	264,3	
747400	ICAO_A	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	4 921			
747400	ICAO_A	6	9	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 531	269	
747400	ICAO_A	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	6	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747400	ICAO_A	6	12	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747400	ICAO_A	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_A	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	7	3	Steigen	Max. Steigschub	10	3 000			
747400	ICAO_A	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		908,3	215,8	
747400	ICAO_A	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 082,4	259,1	
747400	ICAO_A	7	6	Steigen	Max. Steigschub	T_01	4 509			
747400	ICAO_A	7	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 308,4	269,1	
747400	ICAO_A	7	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 365,5	271	
747400	ICAO_A	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
747400	ICAO_A	7	11	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_A	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	8	3	Steigen	Max. Steigschub	10	3 000			
747400	ICAO_A	8	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		801,1	222,2	
747400	ICAO_A	8	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		942,7	259,1	
747400	ICAO_A	8	6	Steigen	Max. Steigschub	T_01	4 540			
747400	ICAO_A	8	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 146,3	267,9	
747400	ICAO_A	8	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 230	277,7	
747400	ICAO_A	8	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747400	ICAO_A	8	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
747400	ICAO_A	8	11	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
747400	ICAO_A	9	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_A	9	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10H	1 500			
747400	ICAO_A	9	3	Steigen	Max. Steigschub	10	3 000			
747400	ICAO_A	9	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	10		734,4	226,3	
747400	ICAO_A	9	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		858,9	259,1	
747400	ICAO_A	9	6	Steigen	Max. Steigschub	T_01	4 590			
747400	ICAO_A	9	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 051,2	270,6	
747400	ICAO_A	9	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00H		1 143	282,2	
747400	ICAO_A	9	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			
747400	ICAO_A	9	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
747400	ICAO_A	9	11	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
747400	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 890,2	182,3	
747400	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 646			
747400	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 788,2	242	
747400	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_05	4 194			
747400	ICAO_B	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 170,6	259	
747400	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 836,7	184,9	
747400	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 640			
747400	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 727,1	244,6	
747400	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_05	4 067			
747400	ICAO_B	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 088,1	259,2	
747400	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 777,6	187,5	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
747400	ICAO_B	3	4	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 637			
747400	ICAO_B	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 653,3	247,2	
747400	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_05C	3 942			
747400	ICAO_B	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 009,7	259,2	
747400	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 653,5	192,6	
747400	ICAO_B	4	4	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 633			
747400	ICAO_B	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 535,2	252,2	
747400	ICAO_B	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_05C	3 718			
747400	ICAO_B	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 858,5	259,2	
747400	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 518,3	198,7	
747400	ICAO_B	5	4	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 619			
747400	ICAO_B	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 397,6	258,3	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
747400	ICAO_B	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_05C	3 459			
747400	ICAO_B	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 685,4	259,4	
747400	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10	1 000			
747400	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 394,6	205,1	
747400	ICAO_B	6	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 606			
747400	ICAO_B	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 346,5	264,7	
747400	ICAO_B	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_05C	3 217			
747400	ICAO_B	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 560	269,2	
747400	ICAO_B	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747400	ICAO_B	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747400	ICAO_B	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747400	ICAO_B	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_B	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 271	211,9	
747400	ICAO_B	7	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 597			
747400	ICAO_B	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 112,4	259,4	
747400	ICAO_B	7	6	Steigen	Max. Steigschub	T_05C	2 759			
747400	ICAO_B	7	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 323,5	271,4	
747400	ICAO_B	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
747400	ICAO_B	7	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	7	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_B	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	8	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 147	218,9	
747400	ICAO_B	8	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 592			
747400	ICAO_B	8	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		975,2	259,6	
747400	ICAO_B	8	6	Steigen	Max. Steigschub	T_05C	2 755			
747400	ICAO_B	8	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 209,5	278,4	
747400	ICAO_B	8	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			
747400	ICAO_B	8	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	8	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
747400	ICAO_B	9	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747400	ICAO_B	9	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_10H	1 000			
747400	ICAO_B	9	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 070,9	223,3	
747400	ICAO_B	9	4	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 611			
747400	ICAO_B	9	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		893,7	259,5	
747400	ICAO_B	9	6	Steigen	Max. Steigschub	T_01	2 782			
747400	ICAO_B	9	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 119,3	282,7	
747400	ICAO_B	9	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			
747400	ICAO_B	9	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
747400	ICAO_B	9	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7478	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	1	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_10			215	55
7478	DEFAULT	1	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_5			250	55
7478	DEFAULT	1	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_1			260	55
7478	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	1	7	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_0			295	50
7478	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	2	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_10			215	55
7478	DEFAULT	2	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_5			250	55
7478	DEFAULT	2	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_1			260	55
7478	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	2	7	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_0			295	50

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7478	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	3	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_10			215	55
7478	DEFAULT	3	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_5			250	55
7478	DEFAULT	3	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_1			260	55
7478	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	3	7	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_0			295	50
7478	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	4	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_10			220	55
7478	DEFAULT	4	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_5			250	55
7478	DEFAULT	4	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_1			268	55
7478	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	4	7	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_0			295	50

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7478	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	5	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_10			220	55
7478	DEFAULT	5	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_5			250	55
7478	DEFAULT	5	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_1			270	55
7478	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	5	7	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_0			295	50
7478	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	6	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_10			227	55
7478	DEFAULT	6	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_5			258	55
7478	DEFAULT	6	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_1			270	55
7478	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	F_0	3 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7478	DEFAULT	6	7	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_0			295	50
7478	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	7	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_10			230	55
7478	DEFAULT	7	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_5			260	55
7478	DEFAULT	7	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_1			275	55
7478	DEFAULT	7	6	Steigen	Max. Steigschub	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	7	7	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_0			295	50
7478	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	DEFAULT	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	8	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_10			235	55
7478	DEFAULT	8	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_5			265	55
7478	DEFAULT	8	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_1			280	55

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7478	DEFAULT	8	6	Steigen	Max. Steigschub	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	8	7	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_0			295	50
7478	DEFAULT	8	8	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	DEFAULT	9	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	DEFAULT	9	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	DEFAULT	9	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_10			235	55
7478	DEFAULT	9	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_5			265	55
7478	DEFAULT	9	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_1			280	55
7478	DEFAULT	9	6	Steigen	Max. Steigschub	F_0	3 000			
7478	DEFAULT	9	7	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_0			295	50
7478	DEFAULT	9	8	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	1	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_10			220	55
7478	ICAO_A	1	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_5			250	55

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7478	ICAO_A	1	6	Steigen	Max. Steigschub	F_1	4 700			
7478	ICAO_A	1	7	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_0			276	50
7478	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	2	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_10			220	55
7478	ICAO_A	2	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_1			254	55
7478	ICAO_A	2	6	Steigen	Max. Steigschub	F_1	4 800			
7478	ICAO_A	2	7	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_0			275	50
7478	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	3	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_5			220	55
7478	ICAO_A	3	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_1			255	55

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7478	ICAO_A	3	6	Steigen	Max. Steigschub	F_1	4 500			
7478	ICAO_A	3	7	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_0			275	50
7478	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	4	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_10			220	55
7478	ICAO_A	4	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_5			255	55
7478	ICAO_A	4	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_1			275	55
7478	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	5	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_5			220	55
7478	ICAO_A	5	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_1			255	55
7478	ICAO_A	5	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_0			275	50

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7478	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	6	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_5			225	55
7478	ICAO_A	6	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	F_1			255	55
7478	ICAO_A	6	6	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_0			278	50
7478	ICAO_A	6	7	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_A	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	7	3	Steigen	Max. Steigschub	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	7	4	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_5			225	55
7478	ICAO_A	7	5	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_1			255	55
7478	ICAO_A	7	6	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_0			278	50
7478	ICAO_A	7	7	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_A	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7478	ICAO_A	8	3	Steigen	Max. Steigschub	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	8	4	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_5			230	55
7478	ICAO_A	8	5	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_1			265	55
7478	ICAO_A	8	6	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_0			280	50
7478	ICAO_A	8	7	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_A	9	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_A	9	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 500			
7478	ICAO_A	9	3	Steigen	Max. Steigschub	F_10	3 000			
7478	ICAO_A	9	4	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_5			230	55
7478	ICAO_A	9	5	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_1			265	55
7478	ICAO_A	9	6	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_0			280	50
7478	ICAO_A	9	7	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	1	3	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_10			210	55
7478	ICAO_B	1	4	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_5			250	55

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7478	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Abhebeschub	F_1	3 480			
7478	ICAO_B	1	6	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_0			280	50
7478	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	2	3	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_10			223	55
7478	ICAO_B	2	4	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_5			250	55
7478	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Abhebeschub	F_1	3 350			
7478	ICAO_B	2	6	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_0			280	50
7478	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	3	3	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_10			223	55
7478	ICAO_B	3	4	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_5			263	55
7478	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Abhebeschub	F_1	3 350			
7478	ICAO_B	3	6	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_0			300	50

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7478	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	4	3	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_10			210	55
7478	ICAO_B	4	4	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_5			260	55
7478	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Abhebeschub	F_1	3 480			
7478	ICAO_B	4	6	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_0			270	50
7478	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	5	3	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_10			228	55
7478	ICAO_B	5	4	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_5			262	55
7478	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Abhebeschub	F_1	2 760			
7478	ICAO_B	5	6	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_0			270	50
7478	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7478	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	6	3	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_10			231	55
7478	ICAO_B	6	4	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_5			264	55
7478	ICAO_B	6	5	Steigen	Max. Abhebeschub	F_1	2 610			
7478	ICAO_B	6	6	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_0			300	50
7478	ICAO_B	6	7	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_B	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	7	3	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_10			231	55
7478	ICAO_B	7	4	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_5			270	55
7478	ICAO_B	7	5	Steigen	Max. Abhebeschub	F_1	2 610			
7478	ICAO_B	7	6	Beschleunigung_Prozent	Max. Steigschub	F_0			300	50
7478	ICAO_B	7	7	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_B	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	8	3	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_10			235	55

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
7478	ICAO_B	8	4	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_5			265	55
7478	ICAO_B	8	5	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_1			275	55
7478	ICAO_B	8	6	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
7478	ICAO_B	9	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F_10				
7478	ICAO_B	9	2	Steigen	Max. Abhebeschub	F_10	1 000			
7478	ICAO_B	9	3	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_10			240	55
7478	ICAO_B	9	4	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_5			270	55
7478	ICAO_B	9	5	Beschleunigung_Prozent	Max. Abhebeschub	F_1			280	55
7478	ICAO_B	9	6	Steigen	Max. Steigschub	F_0	10 000			
747SP	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747SP	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
747SP	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 469	163	
747SP	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	203	
747SP	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
747SP	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747SP	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
747SP	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 326	167	
747SP	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	207	
747SP	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747SP	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
747SP	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 201	170	
747SP	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	210	
747SP	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747SP	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
747SP	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 027	175	
747SP	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	215	
747SP	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747SP	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
747SP	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 821	182	
747SP	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	222	
747SP	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
747SP	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747SP	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
747SP	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 643	188	
747SP	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	228	
747SP	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
747SP	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	

▼M2

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstrecken-länge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
747SP	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼M2

Tabelle I-4 (Teil 2):

Standardverfahrensschritte für den Abflug

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
747SP	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
747SP	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
747SP	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 403	196	
747SP	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 000	236	
747SP	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
747SP	DEFAULT	7	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
747SP	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
747SP	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757300	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
757300	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 097			
757300	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		2 252,1	211,8	
757300	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 480	215,4	
757300	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	2 569			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757300	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 701,7	250	
757300	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
757300	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 041			
757300	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		2 154,9	213	
757300	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 352	218,6	
757300	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	2 412			
757300	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 607,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757300	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
757300	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		2 062	214,5	
757300	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 223,5	221,8	
757300	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	2 275			
757300	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 521,8	250	
757300	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757300	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
757300	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 901,4	217,4	
757300	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 061,8	228	
757300	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	2 099			
757300	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 374,1	250	
757300	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757300	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 729,2	221,7	
757300	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 881,8	236,7	
757300	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	1 891			
757300	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 227,3	250	
757300	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
757300	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
757300	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 655	224	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757300	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 836,4	240,1	
757300	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	1 829			
757300	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757300	DEFAULT	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 159,2	250	
757300	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757300	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
757300	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 388,6	198	
757300	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 528,2	215	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757300	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 693,5	250	
757300	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
757300	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 304,9	199,6	
757300	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 441	215,6	
757300	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 597,7	250	
757300	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757300	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
757300	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 242,3	201,6	
757300	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 357,6	216,7	
757300	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 500	250	
757300	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
757300	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757300	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 127,1	205,3	
757300	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 221,4	221,1	
757300	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 359,4	250	
757300	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
757300	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		997,2	210,6	
757300	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 076	227,9	
757300	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 192	250	
757300	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757300	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
757300	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 500			
757300	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	T_05	3 000			
757300	ICAO_A	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		945,1	213,2	
757300	ICAO_A	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 031,2	230,6	
757300	ICAO_A	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 127,9	250	
757300	ICAO_A	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	ICAO_A	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757300	ICAO_A	6	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
757300	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 097			
757300	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		2 252,1	211,8	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757300	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 480	215,4	
757300	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	2 569			
757300	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 701,7	250	
757300	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	1	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
757300	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 041			
757300	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		2 154,9	213	
757300	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 352	218,6	
757300	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	2 412			
757300	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 607,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757300	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	2	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
757300	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		2 062	214,5	
757300	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 223,5	221,8	
757300	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	2 275			
757300	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 521,8	250	
757300	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	3	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757300	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 901,4	217,4	
757300	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 061,8	228	
757300	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	2 099			
757300	ICAO_B	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 374,1	250	
757300	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	4	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
757300	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 729,2	221,7	
757300	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 881,8	236,7	
757300	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	1 891			
757300	ICAO_B	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757300	ICAO_B	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 227,3	250	
757300	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	5	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	5	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757300	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
757300	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05	1 000			
757300	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 655	224	
757300	ICAO_B	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 836,4	240,1	
757300	ICAO_B	6	5	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00	1 829			
757300	ICAO_B	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757300	ICAO_B	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 159,2	250	
757300	ICAO_B	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757300	ICAO_B	6	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757300	ICAO_B	6	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757PW	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757PW	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757PW	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 471	190,1	
757PW	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 636,4	206	
757PW	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 822,2	250	
757PW	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757PW	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 403,6	191,4	
757PW	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 568,2	208,7	
757PW	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 742,7	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757PW	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757PW	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 339,2	193	
757PW	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 495,9	211,1	
757PW	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 666,7	211,6	
757PW	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 661	250	
757PW	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757PW	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757PW	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 213,5	196,4	
757PW	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 353,6	213,7	
757PW	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 460,3	217,4	
757PW	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 510,6	250	
757PW	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757PW	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 082,9	200,8	
757PW	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 212	218,5	
757PW	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 291,1	224,3	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757PW	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 352,4	250	
757PW	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757PW	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 005,7	203,9	
757PW	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 124,3	221,9	
757PW	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 220	228,7	
757PW	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 259,5	250	
757PW	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757PW	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757PW	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		938,1	207	
757PW	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 052,4	225,2	
757PW	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 134,5	233,3	
757PW	DEFAULT	7	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757PW	DEFAULT	7	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 172,9	250	
757PW	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	DEFAULT	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
757PW	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	T_05	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757PW	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 399,5	188	
757PW	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 605,4	205,8	
757PW	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 804,8	250	
757PW	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
757PW	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	T_05	3 000			
757PW	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 337,7	189,5	
757PW	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 522,3	207,2	
757PW	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 725,5	250	
757PW	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757PW	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
757PW	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
757PW	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 271,9	191,1	
757PW	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 451,8	208,2	
757PW	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 638	250	
757PW	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
757PW	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
757PW	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 153,8	194,7	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757PW	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 312,6	212,2	
757PW	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 486	250	
757PW	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
757PW	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
757PW	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 028,8	199,2	
757PW	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 171,1	217,2	
757PW	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 325,6	250	
757PW	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757PW	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
757PW	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
757PW	ICAO_A	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		953,4	202,5	
757PW	ICAO_A	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 087,8	220,6	
757PW	ICAO_A	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 225,5	250	
757PW	ICAO_A	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_A	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	ICAO_A	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
757PW	ICAO_A	7	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
757PW	ICAO_A	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		886,5	205,7	
757PW	ICAO_A	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 012,8	224	
757PW	ICAO_A	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 140,1	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757PW	ICAO_A	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_A	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_A	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757PW	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 970,1	206	
757PW	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 821,5	250	
757PW	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757PW	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 899,2	208,7	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757PW	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 743,3	250	
757PW	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757PW	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 825,8	211,6	
757PW	ICAO_B	3	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 659,4	250	
757PW	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757PW	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757PW	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 690,7	217,4	
757PW	ICAO_B	4	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 512,3	250	
757PW	ICAO_B	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757PW	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 543,6	224,1	
757PW	ICAO_B	5	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 351,8	250	
757PW	ICAO_B	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757PW	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757PW	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 458,3	228,7	
757PW	ICAO_B	6	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 257,5	250	
757PW	ICAO_B	6	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757PW	ICAO_B	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757PW	ICAO_B	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757PW	ICAO_B	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 380,6	233,3	
757PW	ICAO_B	7	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757PW	ICAO_B	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 173,6	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757PW	ICAO_B	7	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757PW	ICAO_B	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757PW	ICAO_B	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757RR	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 613,9	192,4	
757RR	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 779,7	206,3	
757RR	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 966,1	250	
757RR	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757RR	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757RR	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 544,6	193,9	
757RR	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 703,3	209,2	
757RR	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 879,3	250	
757RR	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757RR	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 474,6	195,5	
757RR	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 627,6	212,2	
757RR	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757RR	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 787,2	250	
757RR	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757RR	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757RR	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 338	199	
757RR	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 484,6	216,4	
757RR	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 560	218,3	
757RR	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 623,1	250	
757RR	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757RR	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757RR	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757RR	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 196,6	203,7	
757RR	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 325,3	221,1	
757RR	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 400	225,7	
757RR	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 447,1	250	
757RR	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757RR	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757RR	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 142,2	205,8	
757RR	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 258	223,4	
757RR	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 329,6	228,9	
757RR	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 377,4	250	
757RR	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757RR	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757RR	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757RR	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 071,3	208,8	
757RR	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 181,5	226,7	
757RR	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 265,9	233,3	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757RR	DEFAULT	7	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757RR	DEFAULT	7	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 287,6	250	
757RR	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757RR	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757RR	DEFAULT	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
757RR	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
757RR	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 543,3	190,3	
757RR	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 735,6	206,1	
757RR	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 959,8	250	
757RR	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757RR	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
757RR	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
757RR	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 472,7	191,9	
757RR	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 660,2	208,9	
757RR	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 876	250	
757RR	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
757RR	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757RR	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 401	193,6	
757RR	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 590,6	211,5	
757RR	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 769,2	250	
757RR	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
757RR	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
757RR	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 271,5	197,3	
757RR	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 436	214,5	
757RR	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 593,3	250	
757RR	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757RR	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757RR	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
757RR	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
757RR	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 134,7	202,1	
757RR	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 278,3	219,8	
757RR	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 416,8	250	
757RR	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757RR	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
757RR	ICAO_A	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 083,2	204,3	
757RR	ICAO_A	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 218,6	222,1	
757RR	ICAO_A	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 348,5	250	
757RR	ICAO_A	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_A	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	ICAO_A	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
757RR	ICAO_A	7	3	Steigen	Max. Steigschub	5	3 000			
757RR	ICAO_A	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 013,1	207,4	
757RR	ICAO_A	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 137,3	225,4	
757RR	ICAO_A	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 256,7	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757RR	ICAO_A	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_A	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_A	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757RR	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		2 227,2	201,9	
757RR	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 474,2	206,3	
757RR	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 965,3	250	
757RR	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
757RR	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757RR	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		2 139,9	203	
757RR	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 400	209,2	
757RR	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 876,9	250	
757RR	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
757RR	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757RR	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		2 051,2	204,3	
757RR	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 300	212,1	
757RR	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 788	250	
757RR	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757RR	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
757RR	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757RR	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 884,9	207,3	
757RR	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		2 135,6	218,4	
757RR	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
757RR	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 621,6	250	
757RR	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757RR	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 713,8	211,3	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757RR	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 935,5	225,8	
757RR	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 447,1	250	
757RR	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	5	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757RR	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 646,9	213,1	
757RR	ICAO_B	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 872,3	228,9	
757RR	ICAO_B	6	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 379,1	250	
757RR	ICAO_B	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
757RR	ICAO_B	6	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
757RR	ICAO_B	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
757RR	ICAO_B	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 000			
757RR	ICAO_B	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05		1 562,1	215,8	
757RR	ICAO_B	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 781,3	233,3	
757RR	ICAO_B	7	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
757RR	ICAO_B	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 287,6	250	
757RR	ICAO_B	7	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
757RR	ICAO_B	7	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
757RR	ICAO_B	7	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
767300	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767300	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767300	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		2 198	152	
767300	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		2 198	172	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767300	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	215	
767300	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	235	
767300	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	1	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	1	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767300	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767300	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		2 112	155	
767300	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		2 112	175	
767300	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	218	
767300	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	238	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767300	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	2	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	2	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767300	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767300	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		2 029	158	
767300	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		2 029	178	
767300	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	221	
767300	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	241	
767300	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	3	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767300	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	3	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767300	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767300	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 895	163	
767300	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 895	183	
767300	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	225	
767300	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	245	
767300	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	4	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767300	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767300	DEFAULT	4	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767300	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767300	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 744	169	
767300	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 744	189	
767300	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	231	
767300	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	251	
767300	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767300	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767300	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 602	175	
767300	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 602	195	
767300	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	237	
767300	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	257	
767300	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767300	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767300	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767300	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 542	178	
767300	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 542	198	
767300	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	240	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767300	DEFAULT	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	260	
767300	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767300	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767300	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767300	DEFAULT	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767400	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		1 695,3	215,4	
767400	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		2 123,3	250	
767400	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767400	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		1 648,7	217,9	
767400	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		2 040,6	250	
767400	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		1 584,9	220,5	
767400	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767400	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 953,3	250	
767400	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		1 482,5	225,1	
767400	DEFAULT	4	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 821,8	250	
767400	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767400	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		1 360,1	230,5	
767400	DEFAULT	5	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 661,5	250	
767400	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		1 246,4	236	
767400	DEFAULT	6	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 508	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767400	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
767400	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		1 091,3	244,3	
767400	DEFAULT	7	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
767400	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 303,8	250	
767400	DEFAULT	7	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 500			
767400	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767400	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05A		1 659,9	215,1	
767400	ICAO_A	1	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	4 616			
767400	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		2 098,5	250	
767400	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05A		1 600	217,6	
767400	ICAO_A	2	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	4 536			
767400	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		2 008	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767400	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05B		1 536,2	220,4	
767400	ICAO_A	3	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	4 454			
767400	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 935,8	250	
767400	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767400	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05B		1 434,4	224,8	
767400	ICAO_A	4	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	4 323			
767400	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 796,6	250	
767400	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05B		1 318,8	230,2	
767400	ICAO_A	5	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	4 173			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767400	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 640	250	
767400	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 500			
767400	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05B		1 258,5	250	
767400	ICAO_A	6	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_A	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	ICAO_A	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767400	ICAO_A	7	3	Steigen	Max. Steigschub	T_20_U	3 000			
767400	ICAO_A	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05B		1 073	250	
767400	ICAO_A	7	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 500			
767400	ICAO_A	7	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_A	7	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05_U		2 330,5	215,3	
767400	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00_U	3 491			
767400	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		2 147	250	
767400	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767400	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05_U		2 267,2	217,9	
767400	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00_U	3 393			
767400	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		2 080,9	250	
767400	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05_U		2 183,7	220,6	
767400	ICAO_B	3	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00_U	3 292			
767400	ICAO_B	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 975,7	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767400	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05_U		2 054,4	225	
767400	ICAO_B	4	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00_U	3 128			
767400	ICAO_B	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 850,9	250	
767400	ICAO_B	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05_U		1 908,2	230,4	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767400	ICAO_B	5	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00_U	2 944			
767400	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 653,1	250	
767400	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	5	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05_U		1 771,1	236	
767400	ICAO_B	6	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00_U	2 766			
767400	ICAO_B	6	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 521,4	250	
767400	ICAO_B	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767400	ICAO_B	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	6	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
767400	ICAO_B	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
767400	ICAO_B	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
767400	ICAO_B	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05_U		1 560,3	239,8	
767400	ICAO_B	7	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00_U	2 111			
767400	ICAO_B	7	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_00_U		1 840	244,3	
767400	ICAO_B	7	6	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00_U	2 523			
767400	ICAO_B	7	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
767400	ICAO_B	7	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 303,8	250	
767400	ICAO_B	7	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
767400	ICAO_B	7	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
767400	ICAO_B	7	11	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767CF6	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767CF6	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 913	144	
767CF6	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 913	164	
767CF6	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 000	204	
767CF6	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	224	
767CF6	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	1	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	1	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767CF6	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 840	147	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767CF6	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 840	167	
767CF6	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 000	206	
767CF6	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	226	
767CF6	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	2	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	2	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767CF6	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 769	150	
767CF6	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 769	170	
767CF6	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 000	209	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767CF6	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	229	
767CF6	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	3	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	3	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767CF6	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 656	155	
767CF6	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 656	175	
767CF6	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 000	214	
767CF6	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	234	
767CF6	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767CF6	DEFAULT	4	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	4	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767CF6	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 529	160	
767CF6	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 529	180	
767CF6	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 000	219	
767CF6	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	239	
767CF6	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	5	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767CF6	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	5	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767CF6	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 407	166	
767CF6	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 407	186	
767CF6	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 000	225	
767CF6	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	245	
767CF6	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	6	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	6	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767CF6	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767CF6	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767CF6	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 345	169	
767CF6	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 345	189	
767CF6	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 000	228	
767CF6	DEFAULT	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	248	
767CF6	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767CF6	DEFAULT	7	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767CF6	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767CF6	DEFAULT	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767CF6	DEFAULT	7	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767JT9	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 879	145	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767JT9	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 879	165	
767JT9	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 000	204	
767JT9	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	224	
767JT9	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	1	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	1	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767JT9	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 807	148	
767JT9	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 807	168	
767JT9	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 000	207	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767JT9	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	227	
767JT9	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	2	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	2	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767JT9	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 738	150	
767JT9	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 738	170	
767JT9	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 000	210	
767JT9	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	230	
767JT9	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767JT9	DEFAULT	3	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	3	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767JT9	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 626	155	
767JT9	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 626	175	
767JT9	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 000	214	
767JT9	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	234	
767JT9	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	4	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767JT9	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	4	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767JT9	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 499	161	
767JT9	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 499	181	
767JT9	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 000	220	
767JT9	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	240	
767JT9	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	5	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	5	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767JT9	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 379	167	
767JT9	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 379	187	
767JT9	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 000	226	
767JT9	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	246	
767JT9	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	6	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	6	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
767JT9	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
767JT9	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
767JT9	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 328	170	
767JT9	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 328	190	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
767JT9	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 000	228	
767JT9	DEFAULT	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	248	
767JT9	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
767JT9	DEFAULT	7	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
767JT9	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
767JT9	DEFAULT	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
767JT9	DEFAULT	7	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
777200	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 089			
777200	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 583,4	205,9	
777200	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 744,7	213,7	
777200	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 856,6	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 057			
777200	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 526,8	206,6	
777200	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 681	215,6	
777200	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 791,2	250	
777200	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 022			
777200	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 468,5	207,3	
777200	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 618,3	217,7	
777200	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 725,7	250	
777200	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 363,3	208,9	
777200	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 510,5	221,7	
777200	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 601,3	250	
777200	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 247,5	211	
777200	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 389,1	225,5	
777200	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 467,1	250	
777200	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 136,7	213,4	
777200	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 275	231,5	
777200	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 337,6	250	
777200	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 032,4	216,2	
777200	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 147	228,5	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 189,4	236,6	
777200	DEFAULT	7	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
777200	DEFAULT	7	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 215,6	250	
777200	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	DEFAULT	7	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	DEFAULT	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	DEFAULT	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	8	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		931,9	219,4	
777200	DEFAULT	8	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00H		1 033,1	232,5	
777200	DEFAULT	8	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00H		1 088,7	242	
777200	DEFAULT	8	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	3 000			
777200	DEFAULT	8	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00H		1 101,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	DEFAULT	8	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			
777200	DEFAULT	8	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
777200	DEFAULT	8	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
777200	DEFAULT	9	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	DEFAULT	9	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 000			
777200	DEFAULT	9	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		874,9	221,7	
777200	DEFAULT	9	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00H		969,4	235,4	
777200	DEFAULT	9	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00H		1 020,2	245,6	
777200	DEFAULT	9	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	3 000			
777200	DEFAULT	9	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00H		1 031,1	250	
777200	DEFAULT	9	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			
777200	DEFAULT	9	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
777200	DEFAULT	9	10	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05A		1 504	203,3	
777200	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 700	213,4	
777200	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 856,1	250	
777200	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05A		1 451,9	204	
777200	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 633,4	215,4	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 789,9	250	
777200	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05A		1 395,1	204,9	
777200	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 575	217,3	
777200	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 719,4	250	
777200	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05A		1 295,2	206,6	
777200	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 477,7	221,3	
777200	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 592,4	250	
777200	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05A		1 182,6	208,8	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 346,3	222,1	
777200	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 451,1	250	
777200	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		1 075,6	211,4	
777200	ICAO_A	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 217,4	223,4	
777200	ICAO_A	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 316,4	250	
777200	ICAO_A	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	ICAO_A	6	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_A	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 500			
777200	ICAO_A	7	3	Steigen	Max. Steigschub	T_01	3 000			
777200	ICAO_A	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		973,3	214,3	
777200	ICAO_A	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		1 104,3	227,2	
777200	ICAO_A	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 188,2	250	
777200	ICAO_A	7	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	ICAO_A	7	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	7	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	ICAO_A	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_A	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05CH	1 500			
777200	ICAO_A	8	3	Steigen	Max. Steigschub	T_01	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	ICAO_A	8	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		877,9	217,6	
777200	ICAO_A	8	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		997,4	231,4	
777200	ICAO_A	8	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00H		1 071,6	250	
777200	ICAO_A	8	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			
777200	ICAO_A	8	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	7 500			
777200	ICAO_A	8	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	10 000			
777200	ICAO_A	9	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_A	9	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05CH	1 500			
777200	ICAO_A	9	3	Steigen	Max. Steigschub	T_05	3 000			
777200	ICAO_A	9	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05		820,9	220	
777200	ICAO_A	9	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_01		930,3	234,3	
777200	ICAO_A	9	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00H		1 000	250	
777200	ICAO_A	9	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00H	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	ICAO_A	9	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	ICAO_A	9	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 089			
777200	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05A		2 183,5	193,8	
777200	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 783,1	213,6	
777200	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 857,4	250	
777200	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 057			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05A		2 121,3	195,8	
777200	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 722,3	215,5	
777200	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 789,8	250	
777200	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 022			
777200	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05A		2 059,4	197,9	
777200	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 664,2	217,6	
777200	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 723	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05A		1 940,1	201,8	
777200	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 555,7	221,6	
777200	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 602,1	250	
777200	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05A		1 809,2	206,7	
777200	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 431,6	226,5	
777200	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 466,4	250	
777200	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	5	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05A		1 683,9	211,6	
777200	ICAO_B	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 315,7	231,4	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	ICAO_B	6	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 337,6	250	
777200	ICAO_B	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	6	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_B	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05A		1 562,2	216,6	
777200	ICAO_B	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 197,4	236,5	
777200	ICAO_B	7	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 214,8	250	
777200	ICAO_B	7	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	7	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	ICAO_B	7	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_B	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 000			
777200	ICAO_B	8	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05A		1 450,3	222,2	
777200	ICAO_B	8	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 090,6	241,9	
777200	ICAO_B	8	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	8	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 101,5	250	
777200	ICAO_B	8	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	8	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	8	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777200	ICAO_B	9	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05				
777200	ICAO_B	9	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_05C	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777200	ICAO_B	9	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05A		1 381,9	225,8	
777200	ICAO_B	9	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_01		1 025,7	245,6	
777200	ICAO_B	9	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00	3 000			
777200	ICAO_B	9	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00		1 031,1	250	
777200	ICAO_B	9	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00	5 500			
777200	ICAO_B	9	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00	7 500			
777200	ICAO_B	9	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00	10 000			
777300	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 068			
777300	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		1 471,6	215,4	
777300	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 779,1	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777300	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 064			
777300	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		1 418	217,8	
777300	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 713,9	250	
777300	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777300	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 062			
777300	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		1 368	220,3	
777300	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 638,9	250	
777300	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 058			
777300	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		1 279	224,3	
777300	DEFAULT	4	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777300	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 519,4	250	
777300	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 053			
777300	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		1 179,2	229,4	
777300	DEFAULT	5	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 392,1	250	
777300	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777300	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 049			
777300	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		1 082,8	234,4	
777300	DEFAULT	6	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
777300	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 260	250	
777300	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 042			
777300	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		911,6	243,4	
777300	DEFAULT	7	4	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777300	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 060,3	250	
777300	DEFAULT	7	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 565			
777300	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		1 420,7	215,2	
777300	ICAO_A	1	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	4 117			
777300	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 762,5	250	
777300	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777300	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 563			
777300	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		1 372,5	217,6	
777300	ICAO_A	2	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	4 014			
777300	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 691,8	250	
777300	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 561			
777300	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_05_U		1 320,6	220	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777300	ICAO_A	3	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	4 041			
777300	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 616	250	
777300	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 557			
777300	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 320,5	250	
777300	ICAO_A	4	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777300	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_05_U				
777300	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 199,1	250	
777300	ICAO_A	5	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 083,7	250	
777300	ICAO_A	6	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777300	ICAO_A	6	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_A	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	ICAO_A	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 553			
777300	ICAO_A	7	3	Steigen	Max. Steigschub	T_20_U	3 000			
777300	ICAO_A	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		889	250	
777300	ICAO_A	7	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_A	7	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_A	7	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05_U		2 149,6	215,4	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777300	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00_U	3 416			
777300	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 800	250	
777300	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05_U		2 086,3	217,9	
777300	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00_U	3 205			
777300	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 772,6	250	
777300	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777300	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05_U		2 020,6	220,3	
777300	ICAO_B	3	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00_U	3 076			
777300	ICAO_B	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 708,6	250	
777300	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05_U		1 895,3	226,3	
777300	ICAO_B	4	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00_U	2 894			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777300	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 525,8	250	
777300	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05_U		1 768,6	229,4	
777300	ICAO_B	5	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00_U	2 679			
777300	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 387,7	250	
777300	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777300	ICAO_B	5	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05_U		1 639,4	235,5	
777300	ICAO_B	6	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00_U	2 402			
777300	ICAO_B	6	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 271,6	250	
777300	ICAO_B	6	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	6	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	6	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
777300	ICAO_B	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_20_U				
777300	ICAO_B	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_20_U	1 000			
777300	ICAO_B	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_05_U		1 491	244,4	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
777300	ICAO_B	7	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T_00_U	2 216			
777300	ICAO_B	7	5	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	3 000			
777300	ICAO_B	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_00_U		1 271,6	250	
777300	ICAO_B	7	7	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	5 000			
777300	ICAO_B	7	8	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	7 500			
777300	ICAO_B	7	9	Steigen	Max. Steigschub	T_00_U	10 000			
7773ER	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 434			
7773ER	DEFAULT	1	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			200	55
7773ER	DEFAULT	1	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			223	50
7773ER	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	1	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7773ER	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 434			
7773ER	DEFAULT	2	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			200	55
7773ER	DEFAULT	2	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			225	50
7773ER	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	2	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 355			
7773ER	DEFAULT	3	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			204	55
7773ER	DEFAULT	3	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			228	50

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7773ER	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	3	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 289			
7773ER	DEFAULT	4	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			205	55
7773ER	DEFAULT	4	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			230	50
7773ER	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	4	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 214			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7773ER	DEFAULT	5	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			210	55
7773ER	DEFAULT	5	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			235	50
7773ER	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	5	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 142			
7773ER	DEFAULT	6	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			215	55
7773ER	DEFAULT	6	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			240	50
7773ER	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	6	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7773ER	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 067			
7773ER	DEFAULT	7	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			222	55
7773ER	DEFAULT	7	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			248	50
7773ER	DEFAULT	7	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	7	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7773ER	DEFAULT	8	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			222	55
7773ER	DEFAULT	8	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			255	50
7773ER	DEFAULT	8	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	8	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			256	50

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7773ER	DEFAULT	8	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	DEFAULT	9	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	DEFAULT	9	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7773ER	DEFAULT	9	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			226	55
7773ER	DEFAULT	9	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			261	50
7773ER	DEFAULT	9	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7773ER	DEFAULT	9	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			261,1	50
7773ER	DEFAULT	9	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	1	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			210	55
7773ER	ICAO_A	1	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			220	55

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7773ER	ICAO_A	1	6	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_1	4 400			
7773ER	ICAO_A	1	7	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	2	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	2	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	2	6	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_1	4 300			
7773ER	ICAO_A	2	7	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7773ER	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	3	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	3	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	3	6	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_1	4 200			
7773ER	ICAO_A	3	7	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	4	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	4	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	4	6	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_1	4 100			
7773ER	ICAO_A	4	7	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7773ER	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	5	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	5	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	5	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	6	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	6	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			230	55

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7773ER	ICAO_A	6	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	6	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	7	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	7	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			220	55
7773ER	ICAO_A	7	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	7	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_A	7	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	8	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	8	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			220	55

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7773ER	ICAO_A	8	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			230	55
7773ER	ICAO_A	8	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			255	50
7773ER	ICAO_A	8	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_A	9	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_A	9	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			
7773ER	ICAO_A	9	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7773ER	ICAO_A	9	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			230	55
7773ER	ICAO_A	9	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			240	55
7773ER	ICAO_A	9	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			260	50
7773ER	ICAO_A	9	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 434			
7773ER	ICAO_B	1	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			223	55

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7773ER	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	3 564			
7773ER	ICAO_B	1	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	1	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 396			
7773ER	ICAO_B	2	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			225	55
7773ER	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	3 442			
7773ER	ICAO_B	2	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	2	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 355			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7773ER	ICAO_B	3	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			228	55
7773ER	ICAO_B	3	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	3 314			
7773ER	ICAO_B	3	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	3	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 289			
7773ER	ICAO_B	4	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			231	55
7773ER	ICAO_B	4	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	3 104			
7773ER	ICAO_B	4	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			240	50
7773ER	ICAO_B	4	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 214			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7773ER	ICAO_B	5	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			236	55
7773ER	ICAO_B	5	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	3 000			
7773ER	ICAO_B	5	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			245	50
7773ER	ICAO_B	5	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 138			
7773ER	ICAO_B	6	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			241	55
7773ER	ICAO_B	6	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	3 000			
7773ER	ICAO_B	6	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7773ER	ICAO_B	6	6	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 067			
7773ER	ICAO_B	7	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			249	55

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7773ER	ICAO_B	7	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	2 451			
7773ER	ICAO_B	7	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			250	55
7773ER	ICAO_B	7	6	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	7	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7773ER	ICAO_B	8	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			257	55
7773ER	ICAO_B	8	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	2 280			
7773ER	ICAO_B	8	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			257	55
7773ER	ICAO_B	8	6	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	8	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7773ER	ICAO_B	9	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7773ER	ICAO_B	9	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7773ER	ICAO_B	9	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			261	55
7773ER	ICAO_B	9	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	2 180			
7773ER	ICAO_B	9	5	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			262	55
7773ER	ICAO_B	9	6	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7773ER	ICAO_B	9	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	1	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			214	55
7878R	DEFAULT	1	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			225	55
7878R	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	1	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7878R	DEFAULT	2	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			214	55
7878R	DEFAULT	2	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			222	55
7878R	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	2	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	3	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			215	55
7878R	DEFAULT	3	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			230	55
7878R	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	3	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7878R	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	4	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			215	55
7878R	DEFAULT	4	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			228	55
7878R	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	4	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	5	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			218	55
7878R	DEFAULT	5	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			235	55
7878R	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	5	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7878R	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	6	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			220	55
7878R	DEFAULT	6	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			238	55
7878R	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	6	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	7	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			224	55
7878R	DEFAULT	7	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			243	55
7878R	DEFAULT	7	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	7	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7878R	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	8	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			226	55
7878R	DEFAULT	8	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			246	55
7878R	DEFAULT	8	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	DEFAULT	8	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	8	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	DEFAULT	9	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	DEFAULT	9	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	DEFAULT	9	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			230	55
7878R	DEFAULT	9	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_1			245	55
7878R	DEFAULT	9	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7878R	DEFAULT	9	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	DEFAULT	9	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	1	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	1	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_1	4 500			
7878R	ICAO_A	1	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	2	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			220	55

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7878R	ICAO_A	2	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_1	4 400			
7878R	ICAO_A	2	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	3	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	3	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_1	4 400			
7878R	ICAO_A	3	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7878R	ICAO_A	4	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_A	4	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_1	4 300			
7878R	ICAO_A	4	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	5	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			224	55
7878R	ICAO_A	5	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_1	4 200			
7878R	ICAO_A	5	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7878R	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	6	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			226	55
7878R	ICAO_A	6	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_1	4 100			
7878R	ICAO_A	6	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	6	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	7	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	7	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			232	55
7878R	ICAO_A	7	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	7	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	7	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7878R	ICAO_A	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	8	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	8	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			232	55
7878R	ICAO_A	8	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	8	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	8	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_A	9	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_A	9	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 500			
7878R	ICAO_A	9	3	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_5	3 000			
7878R	ICAO_A	9	4	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_5			235	55
7878R	ICAO_A	9	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_1	4 000			
7878R	ICAO_A	9	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_A	9	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7878R	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	1	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	1	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	2	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	2	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7878R	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	3	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			220	55
7878R	ICAO_B	3	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	2 700			
7878R	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	3	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	4	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			225	55
7878R	ICAO_B	4	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	2 600			
7878R	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	4	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7878R	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	5	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			230	55
7878R	ICAO_B	5	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	2 500			
7878R	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	5	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	6	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			230	55
7878R	ICAO_B	6	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	2 400			
7878R	ICAO_B	6	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	6	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	6	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7878R	ICAO_B	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	7	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			235	55
7878R	ICAO_B	7	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	2 200			
7878R	ICAO_B	7	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	7	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	7	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
7878R	ICAO_B	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	8	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			240	55
7878R	ICAO_B	8	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	2 100			
7878R	ICAO_B	8	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	8	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	8	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
7878R	ICAO_B	9	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAP_5				
7878R	ICAO_B	9	2	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_5	1 000			
7878R	ICAO_B	9	3	Beschleunigen_Prozent	Max. Abhebeschub	FLAP_5			245	55
7878R	ICAO_B	9	4	Steigen	Max. Abhebeschub	FLAP_1	2 100			
7878R	ICAO_B	9	5	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	3 000			
7878R	ICAO_B	9	6	Beschleunigen_Prozent	Max. Steigschub	FLAP_0			250	50
7878R	ICAO_B	9	7	Steigen	Max. Steigschub	FLAP_0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 419,5	185,3	
A300-622R	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 275	250	
A300-622R	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A300-622R	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 361,3	189,3	
A300-622R	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 216,8	250	
A300-622R	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 303,7	193,2	
A300-622R	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 159,4	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A300-622R	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 210,4	200,1	
A300-622R	DEFAULT	4	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 065,5	250	
A300-622R	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A300-622R	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 099,6	209,1	
A300-622R	DEFAULT	5	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		953,9	250	
A300-622R	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A300-622R	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A300-622R	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 015,3	216,4	
A300-622R	DEFAULT	6	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A300-622R	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		870,9	250	
A300-622R	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A300-622R	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A300-622R	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1500		979,6	185,2	
A300-622R	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 107,6	204,5	
A300-622R	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 303,7	250	
A300-622R	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	1500	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A300-622R	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1500		935	189,1	
A300-622R	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 059,7	207,3	
A300-622R	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 241,6	250	
A300-622R	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1500		890,5	193,1	
A300-622R	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 012,1	210,1	
A300-622R	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 180,8	250	
A300-622R	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A300-622R	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1500		817,4	200	
A300-622R	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		933,4	215,2	
A300-622R	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 081,4	250	
A300-622R	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A300-622R	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1500		729	208,9	
A300-622R	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		839,1	222,1	
A300-622R	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		963,8	250	
A300-622R	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 500			
A300-622R	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	1500	3 000			
A300-622R	ICAO_A	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1500		660,6	216,3	
A300-622R	ICAO_A	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		765,7	227,9	
A300-622R	ICAO_A	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		876,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A300-622R	ICAO_A	6	7	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A300-622R	ICAO_A	6	8	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A300-622R	ICAO_A	6	9	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 419,5	185,3	
A300-622R	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 275	250	
A300-622R	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A300-622R	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 361,3	189,3	
A300-622R	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 216,8	250	
A300-622R	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 303,7	193,2	
A300-622R	ICAO_B	3	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 159,4	250	
A300-622R	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A300-622R	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 210,4	200,1	
A300-622R	ICAO_B	4	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 065,5	250	
A300-622R	ICAO_B	4	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 099,6	209,1	
A300-622R	ICAO_B	5	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A300-622R	ICAO_B	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		953,9	250	
A300-622R	ICAO_B	5	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300-622R	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A300-622R	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A300-622R	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 015,3	216,4	
A300-622R	ICAO_B	6	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A300-622R	ICAO_B	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		870,9	250	
A300-622R	ICAO_B	6	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A300-622R	ICAO_B	6	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A300-622R	ICAO_B	6	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	8				
A300B4-203	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A300B4-203	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	8		2 440	169	
A300B4-203	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 830	189	
A300B4-203	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	209	
A300B4-203	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	8				
A300B4-203	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	8		2 268	174	
A300B4-203	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 701	194	
A300B4-203	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	214	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A300B4-203	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	8				
A300B4-203	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	8		2 137	178	
A300B4-203	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 603	198	
A300B4-203	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	218	
A300B4-203	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A300B4-203	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	8				
A300B4-203	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	8		1 912	186	
A300B4-203	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 434	206	
A300B4-203	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	226	
A300B4-203	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A300B4-203	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	8				
A300B4-203	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	8	1 000			
A300B4-203	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	8		1 688	194	
A300B4-203	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 266	214	
A300B4-203	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	234	
A300B4-203	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A300B4-203	DEFAULT	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
A300B4-203	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A300B4-203	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A300B4-203	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A310-304	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A310-304	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 475,7	179,5	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A310-304	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 454,9	250	
A310-304	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A310-304	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 415,7	183	
A310-304	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 392,7	250	
A310-304	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A310-304	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A310-304	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 357	186,6	
A310-304	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 332,3	250	
A310-304	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A310-304	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 262,8	192,8	
A310-304	DEFAULT	4	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 234,1	250	
A310-304	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A310-304	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A310-304	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 151,8	200,9	
A310-304	DEFAULT	5	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A310-304	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 117,9	250	
A310-304	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A310-304	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A310-304	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A310-304	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		990,5	214,3	
A310-304	DEFAULT	6	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A310-304	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		944,8	250	
A310-304	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A310-304	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1500		1 167,6	179,4	
A310-304	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 273,6	200,4	
A310-304	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 496,6	250	
A310-304	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A310-304	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1500		1 115,8	182,9	
A310-304	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 222,3	202,8	
A310-304	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 430,5	250	
A310-304	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A310-304	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1500		1 065,4	186,5	
A310-304	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 172,6	205,3	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A310-304	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 366,6	250	
A310-304	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A310-304	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1500		984,3	192,7	
A310-304	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 091,4	209,7	
A310-304	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 262,9	250	
A310-304	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A310-304	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1500		888,4	200,8	
A310-304	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		994,5	215,7	
A310-304	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 140,7	250	
A310-304	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A310-304	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A310-304	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 500			
A310-304	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	1500	3 000			
A310-304	ICAO_A	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1500		747,4	214,2	
A310-304	ICAO_A	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		848,6	226,2	
A310-304	ICAO_A	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		959,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A310-304	ICAO_A	6	7	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	ICAO_A	6	8	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	ICAO_A	6	9	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A310-304	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 475,7	179,5	
A310-304	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 454,9	250	
A310-304	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A310-304	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 415,7	183	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A310-304	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 392,7	250	
A310-304	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A310-304	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 357	186,6	
A310-304	ICAO_B	3	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 332,3	250	
A310-304	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A310-304	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 262,8	192,8	
A310-304	ICAO_B	4	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 234,1	250	
A310-304	ICAO_B	4	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A310-304	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		1 151,8	200,9	
A310-304	ICAO_B	5	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		1 117,9	250	
A310-304	ICAO_B	5	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A310-304	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A310-304	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1500				
A310-304	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1500	1 000			
A310-304	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1500		990,5	214,3	
A310-304	ICAO_B	6	4	Steigen	Max. Steigschub	0	3 000			
A310-304	ICAO_B	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0		944,8	250	
A310-304	ICAO_B	6	6	Steigen	Max. Steigschub	0	5 500			
A310-304	ICAO_B	6	7	Steigen	Max. Steigschub	0	7 500			
A310-304	ICAO_B	6	8	Steigen	Max. Steigschub	0	10 000			
A319-131	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A319-131	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 042,6	181,6	
A319-131	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 177,5	200,7	
A319-131	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 320,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A319-131	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A319-131	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		997,1	185,3	
A319-131	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 128,9	203,3	
A319-131	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 264	250	
A319-131	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A319-131	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		952,7	189	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A319-131	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 081	206	
A319-131	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 208,7	250	
A319-131	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A319-131	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A319-131	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		880,8	195,6	
A319-131	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 001,7	210,8	
A319-131	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 119,6	250	
A319-131	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A319-131	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A319-131	DEFAULT	5	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		735,2	169,7	
A319-131	DEFAULT	5	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A319-131	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		793,4	208,8	
A319-131	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		860	221,2	
A319-131	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A319-131	DEFAULT	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		964,2	250	
A319-131	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A319-131	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A319-131	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A319-131	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		822,7	181,4	
A319-131	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		972,3	196,5	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A319-131	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 162,8	223,8	
A319-131	ICAO_A	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 374,2	250	
A319-131	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A319-131	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		786,5	185,2	
A319-131	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		935,4	199,4	
A319-131	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 115,9	225,3	
A319-131	ICAO_A	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 312,1	250	
A319-131	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A319-131	ICAO_A	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A319-131	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		751,1	188,9	
A319-131	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		899,4	202,4	
A319-131	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 070,2	226,9	
A319-131	ICAO_A	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 252	250	
A319-131	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A319-131	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A319-131	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		693,7	195,4	
A319-131	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		840,2	207,6	
A319-131	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		996,8	230	
A319-131	ICAO_A	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 155,3	250	
A319-131	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A319-131	ICAO_A	5	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		735,2	169,7	
A319-131	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A319-131	ICAO_A	5	4	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A319-131	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		637,2	208,7	
A319-131	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		733,4	218,7	
A319-131	ICAO_A	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		869,2	237,4	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A319-131	ICAO_A	5	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		987,8	250	
A319-131	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_A	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_A	5	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A319-131	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 042,6	181,6	
A319-131	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 177,5	200,7	
A319-131	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 320,8	250	
A319-131	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A319-131	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A319-131	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		997,1	185,3	
A319-131	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 128,9	203,3	
A319-131	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 264	250	
A319-131	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A319-131	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		952,7	189	
A319-131	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 081	206	
A319-131	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 208,7	250	
A319-131	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A319-131	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A319-131	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		880,8	195,6	
A319-131	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 001,7	210,8	
A319-131	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 119,6	250	
A319-131	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A319-131	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A319-131	ICAO_B	5	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		735,2	169,7	
A319-131	ICAO_B	5	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A319-131	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		793,4	208,8	
A319-131	ICAO_B	5	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		860	221,2	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A319-131	ICAO_B	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A319-131	ICAO_B	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		964,2	250	
A319-131	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A319-131	ICAO_B	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A319-131	ICAO_B	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-211	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 150,5	186,2	
A320-211	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 300,7	208,1	
A320-211	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 230,7	250	
A320-211	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-211	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-211	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 098,5	190,2	
A320-211	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 243,7	210,7	
A320-211	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 171	250	
A320-211	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-211	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 049,6	194,3	
A320-211	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 189,2	213,5	
A320-211	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-211	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 113,9	250	
A320-211	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-211	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-211	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		972,6	201,4	
A320-211	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 101	218,7	
A320-211	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 021	250	
A320-211	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-211	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-211	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-211	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		933,1	205,1	
A320-211	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 056	221,4	
A320-211	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A320-211	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		973,2	250	
A320-211	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-211	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-211	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-211	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		812,1	186,1	
A320-211	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		933,5	201,2	
A320-211	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 119,7	228,2	
A320-211	ICAO_A	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 240,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-211	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-211	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		769,5	190,1	
A320-211	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		899,8	204,3	
A320-211	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 069,9	229,9	
A320-211	ICAO_A	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 176,4	250	
A320-211	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-211	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		730,3	194,1	
A320-211	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		868	207,6	
A320-211	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 021,8	231,7	
A320-211	ICAO_A	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 115,4	250	
A320-211	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-211	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		670,3	201,2	
A320-211	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		816,4	213,5	
A320-211	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		942	235,2	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-211	ICAO_A	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 017,5	250	
A320-211	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-211	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A320-211	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A320-211	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		640,5	205	
A320-211	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		789,5	216,6	
A320-211	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		899,5	237,1	
A320-211	ICAO_A	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		968,2	250	
A320-211	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_A	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-211	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-211	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 150,5	186,2	
A320-211	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 300,7	208,1	
A320-211	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 230,7	250	
A320-211	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-211	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 098,5	190,2	
A320-211	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 243,7	210,7	
A320-211	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 171	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-211	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-211	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 049,6	194,3	
A320-211	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 189,2	213,5	
A320-211	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 113,9	250	
A320-211	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-211	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-211	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		972,6	201,4	
A320-211	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 101	218,7	
A320-211	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 021	250	
A320-211	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-211	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-211	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-211	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-211	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		933,1	205,1	
A320-211	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 056	221,4	
A320-211	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A320-211	ICAO_B	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		973,2	250	
A320-211	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-211	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-211	ICAO_B	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-232	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 219,6	185,5	
A320-232	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 372,6	208,6	
A320-232	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 192,1	250	
A320-232	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-232	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 167,9	189,3	
A320-232	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 315,7	211	
A320-232	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-232	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 137,4	250	
A320-232	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-232	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 118,6	193,2	
A320-232	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 260,6	213,6	
A320-232	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 085,2	250	
A320-232	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-232	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-232	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 040,6	199,9	
A320-232	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 170,7	218,4	
A320-232	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 001,5	250	
A320-232	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-232	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-232	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-232	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-232	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		921,9	210,9	
A320-232	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 033,9	226,5	
A320-232	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A320-232	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		876,3	250	
A320-232	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-232	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-232	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-232	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		776,1	185,4	
A320-232	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		906,7	200,1	
A320-232	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 062	226	
A320-232	ICAO_A	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 218,7	250	
A320-232	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-232	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-232	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		739,7	189,1	
A320-232	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		870	203	
A320-232	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 015,7	227,5	
A320-232	ICAO_A	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 160,7	250	
A320-232	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-232	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		705	193	
A320-232	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		834,6	206,1	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-232	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		971,6	229,2	
A320-232	ICAO_A	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 105,4	250	
A320-232	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-232	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		650,5	199,8	
A320-232	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		776,9	211,6	
A320-232	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		901,1	232,6	
A320-232	ICAO_A	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 016,8	250	
A320-232	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-232	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-232	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A320-232	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A320-232	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		568,3	210,7	
A320-232	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		687,3	220,6	
A320-232	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		794,5	238,5	
A320-232	ICAO_A	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		884,4	250	
A320-232	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_A	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-232	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 219,6	185,5	
A320-232	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 372,6	208,6	
A320-232	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 192,1	250	
A320-232	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-232	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 167,9	189,3	
A320-232	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 315,7	211	
A320-232	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Prozent) (in %)
A320-232	ICAO_B	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 137,4	250	
A320-232	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-232	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 118,6	193,2	
A320-232	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 260,6	213,6	
A320-232	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 085,2	250	
A320-232	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

Tabelle I-4 (Teil 3)

Standardverfahrensschritte für den Abflug

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A320-232	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-232	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 040,6	199,9	
A320-232	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 170,7	218,4	
A320-232	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A320-232	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 001,5	250	
A320-232	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A320-232	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A320-232	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A320-232	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		921,9	210,9	
A320-232	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 033,9	226,5	
A320-232	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A320-232	ICAO_B	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		876,3	250	
A320-232	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A320-232	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A320-232	ICAO_B	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A321-232	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 235,6	195	
A321-232	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 376	219,7	
A321-232	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 127,8	250	
A321-232	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A321-232	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 180,9	199	
A321-232	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 316,8	222,2	
A321-232	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 070,3	250	
A321-232	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A321-232	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 127,9	203	
A321-232	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 259,2	224,8	
A321-232	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 015,1	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A321-232	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A321-232	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 039	209	
A321-232	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 161,6	228,6	
A321-232	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		923,7	250	
A321-232	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A321-232	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A321-232	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A321-232	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		889,6	210	
A321-232	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		969,1	226,5	
A321-232	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A321-232	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		752,3	250	
A321-232	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A321-232	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A321-232	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A321-232	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		819,7	194,9	
A321-232	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		920,7	210,8	
A321-232	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 039,9	234,6	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A321-232	ICAO_A	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 125,4	250	
A321-232	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A321-232	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		778,4	198,9	
A321-232	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		874,3	213,7	
A321-232	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		987,1	236,1	
A321-232	ICAO_A	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 066,3	250	
A321-232	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A321-232	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A321-232	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		737,9	202,9	
A321-232	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		829,1	216,7	
A321-232	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		936,1	237,7	
A321-232	ICAO_A	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 009,5	250	
A321-232	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A321-232	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		670,5	209,9	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A321-232	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		754,2	222,1	
A321-232	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		852,9	240,9	
A321-232	ICAO_A	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		917,2	250	
A321-232	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A321-232	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A321-232	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A321-232	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		551,5	210	
A321-232	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		604,9	219,9	
A321-232	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		685,2	235,3	
A321-232	ICAO_A	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		749,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A321-232	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_A	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A321-232	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 235,6	195	
A321-232	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 376	219,7	
A321-232	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 127,8	250	
A321-232	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A321-232	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A321-232	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 180,9	199	
A321-232	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 316,8	222,2	
A321-232	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 070,3	250	
A321-232	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A321-232	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 127,9	203	
A321-232	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 259,2	224,8	
A321-232	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 015,1	250	
A321-232	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A321-232	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A321-232	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 039	209	
A321-232	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 161,6	228,6	
A321-232	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		923,7	250	
A321-232	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A321-232	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A321-232	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A321-232	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		889,6	210	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A321-232	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		969,1	226,5	
A321-232	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A321-232	ICAO_B	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		752,3	250	
A321-232	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A321-232	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A321-232	ICAO_B	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 160,6	170,7	
A330-301	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 267,7	207,4	
A330-301	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 218,2	250	
A330-301	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-301	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 121,7	173,4	
A330-301	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 228,7	208,6	
A330-301	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 176	250	
A330-301	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 083,6	176,1	
A330-301	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 190,2	209,8	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-301	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 134,5	250	
A330-301	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 022,6	180,8	
A330-301	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 126,6	212,1	
A330-301	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 066,4	250	
A330-301	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-301	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		951,6	186,7	
A330-301	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 051,7	215,3	
A330-301	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		986,6	250	
A330-301	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		883,9	193	
A330-301	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		978,1	218,9	
A330-301	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-301	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		908,7	250	
A330-301	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-301	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		864,2	195	
A330-301	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		956,5	220,1	
A330-301	DEFAULT	7	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-301	DEFAULT	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		885,7	250	
A330-301	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-301	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		722,8	170,7	
A330-301	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		783,9	193	
A330-301	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		965	210,2	
A330-301	ICAO_A	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 210,9	250	
A330-301	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		694,4	173,3	
A330-301	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		758,4	194,7	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-301	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		938	211,3	
A330-301	ICAO_A	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 168,1	250	
A330-301	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		668,3	176	
A330-301	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		734,4	196,4	
A330-301	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		911,9	212,4	
A330-301	ICAO_A	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 126,3	250	
A330-301	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-301	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		622	180,8	
A330-301	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		698,3	199,8	
A330-301	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		871,8	214,9	
A330-301	ICAO_A	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 057,8	250	
A330-301	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-301	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		569,3	186,8	
A330-301	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		663,1	204,4	
A330-301	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		827,1	218,4	
A330-301	ICAO_A	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		977,1	250	
A330-301	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		519,8	193	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-301	ICAO_A	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		634,2	209,3	
A330-301	ICAO_A	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		781	222,2	
A330-301	ICAO_A	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		898,1	250	
A330-301	ICAO_A	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_A	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	ICAO_A	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A330-301	ICAO_A	7	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A330-301	ICAO_A	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		506,2	194,9	
A330-301	ICAO_A	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		625,8	210,8	
A330-301	ICAO_A	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		766,4	223,5	
A330-301	ICAO_A	7	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		875,2	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-301	ICAO_A	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_A	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_A	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 160,6	170,7	
A330-301	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 267,7	207,4	
A330-301	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 218,2	250	
A330-301	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-301	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 121,7	173,4	
A330-301	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 228,7	208,6	
A330-301	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 176	250	
A330-301	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 083,6	176,1	
A330-301	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 190,2	209,8	
A330-301	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 134,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-301	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 022,6	180,8	
A330-301	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 126,6	212,1	
A330-301	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 066,4	250	
A330-301	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-301	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		951,6	186,7	
A330-301	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 051,7	215,3	
A330-301	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		986,6	250	
A330-301	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		883,9	193	
A330-301	ICAO_B	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		978,1	218,9	
A330-301	ICAO_B	6	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		908,7	250	
A330-301	ICAO_B	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-301	ICAO_B	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-301	ICAO_B	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-301	ICAO_B	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-301	ICAO_B	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		864,2	195	
A330-301	ICAO_B	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		956,5	220,1	
A330-301	ICAO_B	7	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-301	ICAO_B	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		885,7	250	
A330-301	ICAO_B	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-301	ICAO_B	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-301	ICAO_B	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-343	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 273,5	174,9	
A330-343	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 384,8	213,9	
A330-343	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 268,1	250	
A330-343	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 218,9	177,7	
A330-343	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 340,4	215	
A330-343	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 223,6	250	
A330-343	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-343	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 181,2	180,4	
A330-343	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 296,6	216,1	
A330-343	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 180	250	
A330-343	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 115,2	185,2	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-343	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 224,1	218,3	
A330-343	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 108,4	250	
A330-343	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 038,3	191,3	
A330-343	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 139,2	221,4	
A330-343	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 025,2	250	
A330-343	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-343	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		962,8	197,3	
A330-343	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 054,3	224,5	
A330-343	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		943,3	250	
A330-343	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-343	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		869,5	200,8	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-343	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		948,6	225	
A330-343	DEFAULT	7	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-343	DEFAULT	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		842	250	
A330-343	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		839,6	174,8	
A330-343	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		914,2	200,1	
A330-343	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 103,7	218,9	
A330-343	ICAO_A	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 253,2	250	
A330-343	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-343	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		801,5	177,5	
A330-343	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		885,4	201,7	
A330-343	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 068,3	219,8	
A330-343	ICAO_A	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 208,4	250	
A330-343	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-343	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		766,4	180,3	
A330-343	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		857,9	203,5	
A330-343	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 033,8	220,9	
A330-343	ICAO_A	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 164,8	250	
A330-343	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		717,5	185,3	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-343	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		814,6	206,8	
A330-343	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		977,3	223	
A330-343	ICAO_A	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 093,5	250	
A330-343	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		661,1	191,5	
A330-343	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		767	211,2	
A330-343	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		910,6	226,1	
A330-343	ICAO_A	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 011	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-343	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		607,1	197,4	
A330-343	ICAO_A	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		717	215,3	
A330-343	ICAO_A	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		840,3	228,8	
A330-343	ICAO_A	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		929,9	250	
A330-343	ICAO_A	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-343	ICAO_A	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	ICAO_A	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A330-343	ICAO_A	7	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A330-343	ICAO_A	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		538	200,4	
A330-343	ICAO_A	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		638,8	216,2	
A330-343	ICAO_A	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		743,9	228,1	
A330-343	ICAO_A	7	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		830,4	250	
A330-343	ICAO_A	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_A	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_A	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 273,5	174,9	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-343	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 384,8	213,9	
A330-343	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 268,1	250	
A330-343	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 218,9	177,7	
A330-343	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 340,4	215	
A330-343	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 223,6	250	
A330-343	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-343	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 181,2	180,4	
A330-343	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 296,6	216,1	
A330-343	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 180	250	
A330-343	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 115,2	185,2	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-343	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 224,1	218,3	
A330-343	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 108,4	250	
A330-343	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 038,3	191,3	
A330-343	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 139,2	221,4	
A330-343	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 025,2	250	
A330-343	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-343	ICAO_B	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		962,8	197,3	
A330-343	ICAO_B	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 054,3	224,5	
A330-343	ICAO_B	6	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		943,3	250	
A330-343	ICAO_B	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A330-343	ICAO_B	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A330-343	ICAO_B	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A330-343	ICAO_B	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		869,5	200,8	
A330-343	ICAO_B	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		948,6	225	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A330-343	ICAO_B	7	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A330-343	ICAO_B	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		842	250	
A330-343	ICAO_B	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A330-343	ICAO_B	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A330-343	ICAO_B	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 019,3	177,6	
A340-211	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 101,1	215,2	
A340-211	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 165,6	250	
A340-211	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-211	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		973,9	180,5	
A340-211	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 061,1	216,3	
A340-211	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 120,6	250	
A340-211	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		930,2	183,1	
A340-211	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 021,2	217,3	
A340-211	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-211	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 076,1	250	
A340-211	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		860,1	188,2	
A340-211	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		955,9	219,5	
A340-211	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 003,9	250	
A340-211	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-211	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		779,4	194,9	
A340-211	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		879,4	222,9	
A340-211	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		920,2	250	
A340-211	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		705,2	199,2	
A340-211	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		802	224,4	
A340-211	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-211	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		836,4	250	
A340-211	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-211	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		519,8	199,2	
A340-211	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		591,5	218,2	
A340-211	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		653,7	223,4	
A340-211	DEFAULT	7	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-211	DEFAULT	7	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		622,6	250	
A340-211	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	DEFAULT	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-211	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		832,3	177,4	
A340-211	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		890,6	206,8	
A340-211	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 039,6	227,9	
A340-211	ICAO_A	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 154,4	250	
A340-211	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-211	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		793	180,4	
A340-211	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		855,5	208,3	
A340-211	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		999,1	228,5	
A340-211	ICAO_A	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 109,1	250	
A340-211	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		754,7	183	
A340-211	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		820,5	209,4	
A340-211	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		959,1	228,8	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-211	ICAO_A	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 064,5	250	
A340-211	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		690,8	188,1	
A340-211	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		763	212,2	
A340-211	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		893,8	230	
A340-211	ICAO_A	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		991,5	250	
A340-211	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-211	ICAO_A	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		621,5	194,8	
A340-211	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		695,5	216,1	
A340-211	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		818,3	232,2	
A340-211	ICAO_A	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		906,8	250	
A340-211	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-211	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		555,3	199,2	
A340-211	ICAO_A	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		627,4	218,1	
A340-211	ICAO_A	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		742,5	232,6	
A340-211	ICAO_A	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		824,1	250	
A340-211	ICAO_A	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_A	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	ICAO_A	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A340-211	ICAO_A	7	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A340-211	ICAO_A	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		388,7	199,2	
A340-211	ICAO_A	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		444,2	212,8	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-211	ICAO_A	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		500,7	224,8	
A340-211	ICAO_A	7	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		555,6	235,4	
A340-211	ICAO_A	7	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		623	250	
A340-211	ICAO_A	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_A	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_A	7	11	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 019,3	177,6	
A340-211	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 101,1	215,2	
A340-211	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 165,6	250	
A340-211	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-211	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		973,9	180,5	
A340-211	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 061,1	216,3	
A340-211	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 120,6	250	
A340-211	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-211	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		930,2	183,1	
A340-211	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 021,2	217,3	
A340-211	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 076,1	250	
A340-211	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		860,1	188,2	
A340-211	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		955,9	219,5	
A340-211	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 003,9	250	
A340-211	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-211	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		779,4	194,9	
A340-211	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		879,4	222,9	
A340-211	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		920,2	250	
A340-211	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		705,2	199,2	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-211	ICAO_B	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		802	224,4	
A340-211	ICAO_B	6	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		836,4	250	
A340-211	ICAO_B	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-211	ICAO_B	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-211	ICAO_B	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-211	ICAO_B	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-211	ICAO_B	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		519,8	199,2	
A340-211	ICAO_B	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		591,5	218,2	
A340-211	ICAO_B	7	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		653,7	223,4	
A340-211	ICAO_B	7	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-211	ICAO_B	7	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		622,6	250	
A340-211	ICAO_B	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-211	ICAO_B	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-211	ICAO_B	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 534,7	191,5	
A340-642	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 638,4	240,3	
A340-642	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 461,4	250	
A340-642	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-642	DEFAULT	2	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 481	178,3	
A340-642	DEFAULT	2	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 452,6	194,6	
A340-642	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 595,8	241,6	
A340-642	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 415	250	
A340-642	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	DEFAULT	3	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	DEFAULT	3	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 382,6	197,7	
A340-642	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 554,9	243	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-642	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 374,5	250	
A340-642	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	DEFAULT	4	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 383,2	176,9	
A340-642	DEFAULT	4	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 292	203	
A340-642	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 478,5	245,2	
A340-642	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 320,3	250	
A340-642	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-642	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	DEFAULT	5	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	DEFAULT	5	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 209,7	210,1	
A340-642	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 373,5	248,4	
A340-642	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 410,4	250	
A340-642	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	DEFAULT	6	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 185	185,4	
A340-642	DEFAULT	6	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-642	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 126,6	214,9	
A340-642	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 268,8	249,8	
A340-642	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 048,9	250	
A340-642	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-642	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		868,2	214,9	
A340-642	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		929,6	241,1	
A340-642	DEFAULT	7	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-642	DEFAULT	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		748,4	250	
A340-642	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-642	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	ICAO_A	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	1	4	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		1 110,7	191,6	
A340-642	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 176,6	225,9	
A340-642	ICAO_A	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 342,4	250	
A340-642	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-642	ICAO_A	2	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 481	178,3	
A340-642	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	2	4	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		1 053,1	194,6	
A340-642	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 135,6	227,4	
A340-642	ICAO_A	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 292,5	250	
A340-642	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	ICAO_A	3	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	3	4	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-642	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		1 002,2	197,7	
A340-642	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 095,6	228,9	
A340-642	ICAO_A	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 243,9	250	
A340-642	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	ICAO_A	4	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 383,2	176,9	
A340-642	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	4	4	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		925,2	203,3	
A340-642	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 029,9	232	
A340-642	ICAO_A	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 164	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-642	ICAO_A	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	ICAO_A	5	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	5	4	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		848,8	210,8	
A340-642	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		950,4	236,5	
A340-642	ICAO_A	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		1 067,5	250	
A340-642	ICAO_A	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-642	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	ICAO_A	6	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 185	185,4	
A340-642	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	6	4	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			
A340-642	ICAO_A	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		780,5	219	
A340-642	ICAO_A	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		875,9	242	
A340-642	ICAO_A	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		975,3	250	
A340-642	ICAO_A	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_A	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	ICAO_A	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 500			
A340-642	ICAO_A	7	3	Steigen	Max. Steigschub	1+F	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-642	ICAO_A	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	1+F		556,7	214,9	
A340-642	ICAO_A	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	1		601,9	231,3	
A340-642	ICAO_A	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		681,8	244	
A340-642	ICAO_A	7	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		729,1	250	
A340-642	ICAO_A	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_A	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_A	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	ICAO_B	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 518,1	178,9	
A340-642	ICAO_B	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 534,7	191,5	
A340-642	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 638,4	240,3	
A340-642	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-642	ICAO_B	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 461,4	250	
A340-642	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	ICAO_B	2	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 481	178,3	
A340-642	ICAO_B	2	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 452,6	194,6	
A340-642	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 595,8	241,6	
A340-642	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 415	250	
A340-642	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-642	ICAO_B	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	ICAO_B	3	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 444,1	177,7	
A340-642	ICAO_B	3	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 382,6	197,7	
A340-642	ICAO_B	3	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 554,9	243	
A340-642	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 374,5	250	
A340-642	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	ICAO_B	4	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 383,2	176,9	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-642	ICAO_B	4	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 292	203	
A340-642	ICAO_B	4	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 478,5	245,2	
A340-642	ICAO_B	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 320,3	250	
A340-642	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	ICAO_B	5	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 327,9	180,6	
A340-642	ICAO_B	5	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 209,7	210,1	
A340-642	ICAO_B	5	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 373,5	248,4	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-642	ICAO_B	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 410,4	250	
A340-642	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	ICAO_B	6	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 185	185,4	
A340-642	ICAO_B	6	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		1 126,6	214,9	
A340-642	ICAO_B	6	5	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 268,8	249,8	
A340-642	ICAO_B	6	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 048,9	250	
A340-642	ICAO_B	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A340-642	ICAO_B	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A340-642	ICAO_B	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1+F				
A340-642	ICAO_B	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1+F	1 000			
A340-642	ICAO_B	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1+F		868,2	214,9	
A340-642	ICAO_B	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		929,6	241,1	
A340-642	ICAO_B	7	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
A340-642	ICAO_B	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		748,4	250	
A340-642	ICAO_B	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
A340-642	ICAO_B	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
A340-642	ICAO_B	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-841	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		1 085	175,1	
A380-841	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 306	238,9	
A380-841	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 497,8	250	
A380-841	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		1 054	177,6	
A380-841	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 262,8	238,9	
A380-841	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 444,8	250	
A380-841	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-841	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		1 022,1	180,2	
A380-841	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 220,9	239,1	
A380-841	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 394,3	250	
A380-841	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		975,4	184,8	
A380-841	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 152,5	239,6	
A380-841	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 313,6	250	
A380-841	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-841	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		908,1	190,6	
A380-841	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 072,2	240,8	
A380-841	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 220,7	250	
A380-841	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		843	196,7	
A380-841	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		994,4	242,4	
A380-841	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 134,1	250	
A380-841	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-841	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		783	202,7	
A380-841	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		925	244,4	
A380-841	DEFAULT	7	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 065,1	250	
A380-841	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	DEFAULT	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	DEFAULT	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-841	DEFAULT	8	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		622,4	220	
A380-841	DEFAULT	8	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		744,8	251,7	
A380-841	DEFAULT	8	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-841	DEFAULT	8	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-841	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		1 049,1	175,1	
A380-841	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		1 257,9	233,9	
A380-841	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 403,3	250	
A380-841	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		1 005,4	177,7	
A380-841	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		1 217,2	234,1	
A380-841	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 355,3	250	
A380-841	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-841	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		965,1	180,3	
A380-841	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		1 177,8	234,5	
A380-841	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 308,6	250	
A380-841	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		912,3	184,9	
A380-841	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		1 113,9	235,4	
A380-841	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 231,9	250	
A380-841	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-841	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		850,1	190,8	
A380-841	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		1 038,8	237,1	
A380-841	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 141,2	250	
A380-841	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		789,5	196,9	
A380-841	ICAO_A	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		965,9	239,1	
A380-841	ICAO_A	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 053	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-841	ICAO_A	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	7	3	Steigen	Max. Steigschub	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		735,4	203,1	
A380-841	ICAO_A	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		900,3	241,6	
A380-841	ICAO_A	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		973,7	250	
A380-841	ICAO_A	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_A	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	ICAO_A	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 500			
A380-841	ICAO_A	8	3	Steigen	Max. Steigschub	D_1+F	3 000			
A380-841	ICAO_A	8	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		587,9	220	
A380-841	ICAO_A	8	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		722,8	249,2	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-841	ICAO_A	8	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		762,6	250	
A380-841	ICAO_A	8	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		1 085	175,1	
A380-841	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 306	238,9	
A380-841	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 497,8	250	
A380-841	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		1 054	177,6	
A380-841	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 262,8	238,9	
A380-841	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-841	ICAO_B	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 444,8	250	
A380-841	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		1 022,1	180,2	
A380-841	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 220,9	239,1	
A380-841	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 394,3	250	
A380-841	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		975,4	184,8	
A380-841	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 152,5	239,6	
A380-841	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-841	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 313,6	250	
A380-841	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		908,1	190,6	
A380-841	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 072,2	240,8	
A380-841	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 220,7	250	
A380-841	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		843	196,7	
A380-841	ICAO_B	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		994,4	242,4	
A380-841	ICAO_B	6	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-841	ICAO_B	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 134,1	250	
A380-841	ICAO_B	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		783	202,7	
A380-841	ICAO_B	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		925	244,4	
A380-841	ICAO_B	7	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-841	ICAO_B	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 065,1	250	
A380-841	ICAO_B	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-841	ICAO_B	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-841	ICAO_B	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-841	ICAO_B	8	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		622,4	220	
A380-841	ICAO_B	8	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		744,8	251,7	
A380-841	ICAO_B	8	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-841	ICAO_B	8	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		1 086	175,1	
A380-861	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 312,2	239,2	
A380-861	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 499,1	250	
A380-861	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		1 056	177,6	
A380-861	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 269	239,2	
A380-861	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-861	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 446,4	250	
A380-861	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		1 024,4	180,2	
A380-861	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 226,4	239,2	
A380-861	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 394,9	250	
A380-861	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		972,5	184,7	
A380-861	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 158,3	239,8	
A380-861	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-861	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 315,9	250	
A380-861	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		906,2	190,4	
A380-861	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 080,4	240,9	
A380-861	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 225,2	250	
A380-861	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		840	196,4	
A380-861	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 003	242,5	
A380-861	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-861	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 139	250	
A380-861	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		777,6	202,7	
A380-861	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		930,4	244,6	
A380-861	DEFAULT	7	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-861	DEFAULT	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 063,2	250	
A380-861	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	DEFAULT	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	DEFAULT	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-861	DEFAULT	8	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		618,5	220	
A380-861	DEFAULT	8	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		746,6	251,8	
A380-861	DEFAULT	8	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-861	DEFAULT	8	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		1 057,7	175,1	
A380-861	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		1 257,2	233,9	
A380-861	ICAO_A	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 386,8	250	
A380-861	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		1 012,5	177,6	
A380-861	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		1 208,1	233,8	
A380-861	ICAO_A	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 339,4	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-861	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		970	180,2	
A380-861	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		1 168,2	234,1	
A380-861	ICAO_A	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 293	250	
A380-861	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		908,4	184,8	
A380-861	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		1 103,5	235	
A380-861	ICAO_A	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 216,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-861	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		847,3	190,5	
A380-861	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		1 029,6	236,5	
A380-861	ICAO_A	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 129,4	250	
A380-861	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	6	3	Steigen	Max. Steigschub	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	6	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		786	196,7	
A380-861	ICAO_A	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		955,7	238,5	
A380-861	ICAO_A	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 041,8	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-861	ICAO_A	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	7	3	Steigen	Max. Steigschub	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	7	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		728,1	203,1	
A380-861	ICAO_A	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		886,1	241,1	
A380-861	ICAO_A	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		959,3	250	
A380-861	ICAO_A	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_A	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	ICAO_A	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 500			
A380-861	ICAO_A	8	3	Steigen	Max. Steigschub	D_1+F	3 000			
A380-861	ICAO_A	8	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		577,2	220	
A380-861	ICAO_A	8	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	D_1		705,6	248,6	
A380-861	ICAO_A	8	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		749,1	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-861	ICAO_A	8	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		1 086	175,1	
A380-861	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 312,2	239,2	
A380-861	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 499,1	250	
A380-861	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		1 056	177,6	
A380-861	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 269	239,2	
A380-861	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 446,4	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-861	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		1 024,4	180,2	
A380-861	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 226,4	239,2	
A380-861	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 394,9	250	
A380-861	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		972,5	184,7	
A380-861	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 158,3	239,8	
A380-861	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 315,9	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-861	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		906,2	190,4	
A380-861	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 080,4	240,9	
A380-861	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 225,2	250	
A380-861	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		840	196,4	
A380-861	ICAO_B	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		1 003	242,5	
A380-861	ICAO_B	6	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 139	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
A380-861	ICAO_B	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		777,6	202,7	
A380-861	ICAO_B	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		930,4	244,6	
A380-861	ICAO_B	7	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 063,2	250	
A380-861	ICAO_B	7	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
A380-861	ICAO_B	8	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_1+F				
A380-861	ICAO_B	8	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_1+F	1 000			
A380-861	ICAO_B	8	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1+F		618,5	220	
A380-861	ICAO_B	8	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_1		746,6	251,8	
A380-861	ICAO_B	8	5	Steigen	Max. Steigschub	D_1	3 000			
A380-861	ICAO_B	8	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
BAC111	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	8				
BAC111	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	8		1 942	158	
BAC111	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT1		1 457	178	
BAC111	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT1		1 000	198	
BAC111	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
BAC111	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
BAC111	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	8				
BAC111	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	8		1 809	163	
BAC111	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT1		1 357	183	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
BAC111	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT1		1 000	203	
BAC111	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
BAC111	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
BAC111	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	8				
BAC111	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	8	1 000			
BAC111	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	8		1 665	169	
BAC111	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT1		1 249	189	
BAC111	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT1		1 000	209	
BAC111	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
BAC111	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
BAC111	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
BAC111	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
BAC111	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	18				
BAE146	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	18		970	171	
BAE146	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		900	201	
BAE146	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
BAE146	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		900	250	
BAE146	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	18				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
BAE146	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	18		801	178	
BAE146	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	208	
BAE146	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
BAE146	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	250	
BAE146	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
BAE146	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	18				
BAE146	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	18	1 000			
BAE146	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	18		671	184	
BAE146	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		500	214	
BAE146	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
BAE146	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		500	250	
BAE146	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
BAE146	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
BAE146	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
BAE300	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	18				
BAE300	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	18		920	176	
BAE300	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		900	206	
BAE300	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		900	250	
BAE300	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
BAE300	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	18				
BAE300	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	18		762	183	
BAE300	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	213	
BAE300	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		750	250	
BAE300	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
BAE300	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	18				
BAE300	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	18	1 000			
BAE300	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	18		622	189	
BAE300	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		500	219	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
BAE300	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
BAE300	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		500	250	
BAE300	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
BAE300	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
BAE300	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
BEC58P	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				
BEC58P	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		1 040	115	
BEC58P	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	TO	1 000			
BEC58P	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		1 040	130	
BEC58P	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
BEC58P	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
BEC58P	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
BEC58P	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CIT3	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	20				
CIT3	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	20		1 146	149	
CIT3	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	20	1 500			
CIT3	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 146	174	
CIT3	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CIT3	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 503	250	
CIT3	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
CIT3	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
CIT3	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CL600	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	20				
CL600	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	20		1 554	163	
CL600	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	20	1 500			
CL600	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 554	200	
CL600	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CL600	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 771	250	
CL600	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
CL600	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
CL600	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CL601	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	20				
CL601	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	20		1 673	177	
CL601	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	20	1 500			
CL601	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 673	200	
CL601	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CL601	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 724	250	
CL601	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
CL601	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
CL601	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CNA172	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	ZERO-C				
CNA172	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO-C		500	75	
CNA172	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	ZERO-C	1 000			
CNA172	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO-C		500	80	
CNA172	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO-C	3 000			
CNA172	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO-C	5 000			
CNA172	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO-C	8 000			
CNA182	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F-20D				
CNA182	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	F-20D		500	80	
CNA182	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	ZERO	1 000			
CNA182	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		500	85	
CNA182	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CNA182	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 000			
CNA182	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	8 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CNA182	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CNA208	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F-20D				
CNA208	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	F-20D		915	104	
CNA208	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	ZERO	1 000			
CNA208	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		846	115	
CNA208	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	2 000			
CNA208	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	4 000			
CNA208	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	6 000			
CNA208	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	8 000			
CNA208	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CNA441	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				
CNA441	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		1 216	120	
CNA441	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 216	140	
CNA441	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CNA441	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
CNA441	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
CNA441	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CNA500	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
CNA500	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		997	131	
CNA500	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 500			
CNA500	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		997	200	
CNA500	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CNA500	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 459	250	
CNA500	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
CNA500	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
CNA500	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CNA510	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_15				
CNA510	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_15	535			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CNA510	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_15		1 500	138,3	
CNA510	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	D_15	1 500			
CNA510	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	3 000			
CNA510	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	5 500			
CNA510	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	7 500			
CNA510	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	10 000			
CNA510	FLAPS_0	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	ZERO_D				
CNA510	FLAPS_0	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	ZERO_D	601			
CNA510	FLAPS_0	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO_D		1 500	138,3	
CNA510	FLAPS_0	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	ZERO_D	1 500			
CNA510	FLAPS_0	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	FLAPS_0	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CNA510	FLAPS_0	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	FLAPS_0	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	5 500			
CNA510	FLAPS_0	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	7 500			
CNA510	FLAPS_0	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	10 000			
CNA510	FLAPS_15	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_15				
CNA510	FLAPS_15	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_15	535			
CNA510	FLAPS_15	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_15		1 500	138,3	
CNA510	FLAPS_15	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	D_15	1 500			
CNA510	FLAPS_15	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO_C		1 500	171	
CNA510	FLAPS_15	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	3 000			
CNA510	FLAPS_15	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO_C		1 000	250	
CNA510	FLAPS_15	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	5 500			
CNA510	FLAPS_15	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	7 500			
CNA510	FLAPS_15	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CNA525C	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-15				
CNA525C	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-15	482,5			
CNA525C	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D-15		1 500	140,3	
CNA525C	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	D-15	1 500			
CNA525C	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO_C		1 500	171	
CNA525C	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	3 000			
CNA525C	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO_C		1 000	250	
CNA525C	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	5 500			
CNA525C	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	7 500			
CNA525C	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	10 000			
CNA55B	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_15				
CNA55B	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_15	379			
CNA55B	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_15		1 500	146,5	
CNA55B	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	D_15	1 500			
CNA55B	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO_C		1 500	171,5	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CNA55B	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	3 000			
CNA55B	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	5 500			
CNA55B	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	7 500			
CNA55B	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	10 000			
CNA55B	FLAPS_0	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	ZERO_D				
CNA55B	FLAPS_0	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	ZERO_D	420			
CNA55B	FLAPS_0	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO_D		1 500	156	
CNA55B	FLAPS_0	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	ZERO_D	1 500			
CNA55B	FLAPS_0	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO_C		1 500	181,1	
CNA55B	FLAPS_0	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	3 000			
CNA55B	FLAPS_0	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	FLAPS_0	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	5 500			
CNA55B	FLAPS_0	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CNA55B	FLAPS_0	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	10 000			
CNA55B	FLAPS_15	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D_15				
CNA55B	FLAPS_15	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D_15	379			
CNA55B	FLAPS_15	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	D_15		1 500	146,5	
CNA55B	FLAPS_15	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	D_15	1 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO_C		1 500	171,5	
CNA55B	FLAPS_15	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	3 000			
CNA55B	FLAPS_15	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO_C		1 000	250	
CNA55B	FLAPS_15	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	5 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	7 500			
CNA55B	FLAPS_15	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO_C	10 000			
CNA560E	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
CNA560E	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	277			
CNA560E	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 500	161,7	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CNA560E	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 500			
CNA560E	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	15		1 500	186,7	
CNA560E	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CNA560E	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
CNA560E	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
CNA560E	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
CNA560E	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CNA560U	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
CNA560U	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 200	148	
CNA560U	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 500			
CNA560U	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 500	175	
CNA560U	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CNA560U	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 500	250	
CNA560U	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
CNA560U	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CNA560U	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CNA560XL	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
CNA560XL	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 500	158	
CNA560XL	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 500			
CNA560XL	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 500	185	
CNA560XL	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CNA560XL	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 500	250	
CNA560XL	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CNA680	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
CNA680	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	386			
CNA680	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 000	140,6	
CNA680	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 500			
CNA680	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	15		1 500	175	
CNA680	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CNA680	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CNA680	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
CNA680	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
CNA680	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CNA750	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
CNA750	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	277			
CNA750	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 500	161,7	
CNA750	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 500			
CNA750	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	15		1 500	186,7	
CNA750	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CNA750	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
CNA750	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
CNA750	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
CNA750	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CNA750	FLAP_15	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
CNA750	FLAP_15	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	277			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CNA750	FLAP_15	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 500	161,7	
CNA750	FLAP_15	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 500			
CNA750	FLAP_15	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	15		1 500	186,7	
CNA750	FLAP_15	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CNA750	FLAP_15	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
CNA750	FLAP_15	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
CNA750	FLAP_15	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
CNA750	FLAP_15	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CNA750	FLAP_5	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	5				
CNA750	FLAP_5	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	5	285			
CNA750	FLAP_5	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 500	168,9	
CNA750	FLAP_5	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	5	1 500			
CNA750	FLAP_5	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 500	193,9	
CNA750	FLAP_5	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CNA750	FLAP_5	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CNA750	FLAP_5	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
CNA750	FLAP_5	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
CNA750	FLAP_5	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	595			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	555			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CRJ9-ER	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	525			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	485			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CRJ9-ER	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-ER	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	465			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-204		500	204	
CRJ9-ER	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	0-204	3 000			
CRJ9-ER	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-ER	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	595			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	4	Steigen	Max. Steigschub	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CRJ9-ER	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	555			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	4	Steigen	Max. Steigschub	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	525			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	4	Steigen	Max. Steigschub	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	485			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	4	Steigen	Max. Steigschub	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CRJ9-ER	ICAO_A	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	465			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 500			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	4	Steigen	Max. Steigschub	U-8	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_A	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	595			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CRJ9-ER	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	555			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	525			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	485			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CRJ9-ER	ICAO_B	4	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-ER	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	465			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0-204		500	204	
CRJ9-ER	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-ER	ICAO_B	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-ER	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	615			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CRJ9-LR	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	575			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	545			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CRJ9-LR	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	0-204	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	505			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	0-250	10 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-LR	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	455			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CRJ9-LR	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-204		500	204	
CRJ9-LR	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-LR	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	615			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	4	Steigen	Max. Steigschub	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	575			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	2	4	Steigen	Max. Steigschub	U-8	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CRJ9-LR	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	545			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	4	Steigen	Max. Steigschub	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	505			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	4	Steigen	Max. Steigschub	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	U-8		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CRJ9-LR	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	455			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 500			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	4	Steigen	Max. Steigschub	U-8	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_A	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_A	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	615			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	575			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CRJ9-LR	ICAO_B	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	545			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	505			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0-204		500	204	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CRJ9-LR	ICAO_B	4	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	D-8				
CRJ9-LR	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	D-8	455			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	3	Steigen	Max. Abhebeschub	U-8	1 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0-204		500	204	
CRJ9-LR	ICAO_B	5	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CRJ9-LR	ICAO_B	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0-250		500	250	
CRJ9-LR	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
CVR580	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 907	130	
CVR580	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 430	150	
CVR580	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CVR580	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
CVR580	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 557	136	
CVR580	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 168	156	
CVR580	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CVR580	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
CVR580	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
CVR580	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
CVR580	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 321	140	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
CVR580	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		991	160	
CVR580	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
CVR580	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
CVR580	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
CVR580	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
DC1010	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 904	159	
DC1010	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 428	174	
DC1010	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	189	
DC1010	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC1010	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
DC1010	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 799	163	
DC1010	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 350	178	
DC1010	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	193	
DC1010	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
DC1010	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 670	167	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC1010	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 253	182	
DC1010	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	197	
DC1010	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
DC1010	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 494	174	
DC1010	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 121	189	
DC1010	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	204	
DC1010	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC1010	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
DC1010	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 335	180	
DC1010	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 002	195	
DC1010	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	210	
DC1010	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC1010	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC1010	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC1010	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
DC1010	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 191	186	
DC1010	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		894	201	
DC1010	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		800	216	
DC1010	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC1010	DEFAULT	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		800	250	
DC1010	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC1010	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC1010	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC1040	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		2 255	175	
DC1040	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 692	190	
DC1040	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	205	
DC1040	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC1040	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC1040	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		2 146	178	
DC1040	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 610	193	
DC1040	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	208	
DC1040	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC1040	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC1040	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		2 050	181	
DC1040	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 538	196	
DC1040	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	211	
DC1040	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC1040	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 859	187	
DC1040	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 395	202	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC1040	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	217	
DC1040	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC1040	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 639	195	
DC1040	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 229	210	
DC1040	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	225	
DC1040	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC1040	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC1040	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC1040	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 436	203	
DC1040	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 077	218	
DC1040	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	233	
DC1040	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC1040	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC1040	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC1040	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC1040	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 170	211	
DC1040	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		878	226	
DC1040	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		800	241	
DC1040	DEFAULT	7	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC1040	DEFAULT	7	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		800	250	
DC1040	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC1040	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC1040	DEFAULT	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				
DC3	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO	400			
DC3	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	126	
DC3	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC3	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				
DC3	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO	400			
DC3	DEFAULT	2	3	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		800	130	
DC3	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC3	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC3	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				
DC3	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO	400			
DC3	DEFAULT	3	3	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC3	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		633	134	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC3	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC3	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				
DC6	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		818	135	
DC6	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC6	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				
DC6	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		643	143	
DC6	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC6	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC6	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				
DC6	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO	1 500			
DC6	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		498	149	
DC6	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC6	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC6	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC6	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC850	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC850	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		2 205	149	
DC850	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 654	169	
DC850	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	189	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC850	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC850	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC850	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		2 089	153	
DC850	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 567	173	
DC850	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	193	
DC850	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC850	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC850	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC850	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 930	158	
DC850	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 448	178	
DC850	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	198	
DC850	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC850	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC850	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 743	165	
DC850	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 308	185	
DC850	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	205	
DC850	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC850	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC850	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 541	173	
DC850	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 156	193	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC850	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	213	
DC850	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC850	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC850	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC850	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC850	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 397	180	
DC850	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 048	200	
DC850	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	220	
DC850	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC850	DEFAULT	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC850	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC850	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC850	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC860	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC860	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		2 055	160	
DC860	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 541	180	
DC860	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	200	
DC860	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC860	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC860	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC860	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 959	164	
DC860	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 470	184	
DC860	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	204	
DC860	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC860	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC860	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 827	168	
DC860	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 371	188	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC860	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	208	
DC860	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC860	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC860	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 668	175	
DC860	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 251	195	
DC860	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	215	
DC860	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC860	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC860	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC860	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 491	182	
DC860	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 118	202	
DC860	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	222	
DC860	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC860	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC860	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 394	187	
DC860	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 046	207	
DC860	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	227	
DC860	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC860	DEFAULT	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC860	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC860	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC860	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC860	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 275	192	
DC860	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		956	212	
DC860	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		900	232	
DC860	DEFAULT	7	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC860	DEFAULT	7	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		900	250	
DC860	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC860	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC860	DEFAULT	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC870	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC870	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		2 405	160	
DC870	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 804	180	
DC870	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	200	
DC870	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC870	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC870	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC870	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		2 289	164	
DC870	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 717	184	
DC870	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	204	
DC870	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC870	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC870	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		2 129	168	
DC870	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 597	188	
DC870	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	208	
DC870	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC870	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC870	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 938	175	
DC870	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 454	195	
DC870	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	215	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC870	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC870	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC870	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 727	182	
DC870	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 295	202	
DC870	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	222	
DC870	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC870	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC870	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC870	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 611	187	
DC870	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 209	207	
DC870	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	227	
DC870	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC870	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC870	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC870	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 470	192	
DC870	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 103	212	
DC870	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	232	
DC870	DEFAULT	7	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC870	DEFAULT	7	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC870	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC870	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC870	DEFAULT	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC8QN	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		2 055	160	
DC8QN	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 541	180	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC8QN	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	200	
DC8QN	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC8QN	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 959	164	
DC8QN	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 470	184	
DC8QN	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	204	
DC8QN	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC8QN	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC8QN	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 827	168	
DC8QN	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 371	188	
DC8QN	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	208	
DC8QN	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC8QN	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC8QN	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 668	175	
DC8QN	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 251	195	
DC8QN	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	215	
DC8QN	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC8QN	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 491	182	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC8QN	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 118	202	
DC8QN	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	222	
DC8QN	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC8QN	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 394	187	
DC8QN	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		1 046	207	
DC8QN	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	227	
DC8QN	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC8QN	DEFAULT	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC8QN	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC8QN	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC8QN	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
DC8QN	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 000			
DC8QN	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 275	192	
DC8QN	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INT		956	212	
DC8QN	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		900	232	
DC8QN	DEFAULT	7	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC8QN	DEFAULT	7	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		900	250	
DC8QN	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC8QN	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC8QN	DEFAULT	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC910	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC910	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		2 296	136	
DC910	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 722	146	
DC910	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	181	
DC910	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC910	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC910	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		2 070	143	
DC910	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 553	153	
DC910	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	188	
DC910	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC910	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC910	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC910	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 901	149	
DC910	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 426	159	
DC910	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	194	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC910	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC910	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC910	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC910	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC910	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC930	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC930	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 741	154	
DC930	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 306	164	
DC930	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	199	
DC930	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC930	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC930	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC930	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 559	161	
DC930	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 169	171	
DC930	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	206	
DC930	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC930	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC930	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC930	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC930	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 406	168	
DC930	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 055	178	
DC930	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	213	
DC930	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC930	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC930	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC930	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC930	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC93LW	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 741	154	
DC93LW	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 306	164	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC93LW	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	199	
DC93LW	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC93LW	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC93LW	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 559	161	
DC93LW	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 169	171	
DC93LW	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	206	
DC93LW	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC93LW	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC93LW	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC93LW	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC93LW	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 406	168	
DC93LW	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 055	178	
DC93LW	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	213	
DC93LW	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC93LW	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC93LW	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC93LW	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC93LW	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC950	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC950	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC950	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 983	159	
DC950	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 487	169	
DC950	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	204	
DC950	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC950	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC950	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC950	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC950	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 843	164	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC950	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 382	174	
DC950	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	209	
DC950	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC950	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC950	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC950	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC950	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 698	170	
DC950	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 274	180	
DC950	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	215	
DC950	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC950	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC950	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC950	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC950	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC95HW	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC95HW	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 983	159	
DC95HW	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 487	169	
DC95HW	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	204	
DC95HW	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC95HW	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC95HW	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC95HW	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 843	164	
DC95HW	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 382	174	
DC95HW	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	209	
DC95HW	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC95HW	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC95HW	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC95HW	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC95HW	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 698	170	
DC95HW	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 274	180	
DC95HW	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	215	
DC95HW	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC95HW	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC95HW	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC95HW	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC95HW	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC9Q7	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC9Q7	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		2 296	136	
DC9Q7	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 722	146	
DC9Q7	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	181	
DC9Q7	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC9Q7	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC9Q7	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		2 070	143	
DC9Q7	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 553	153	
DC9Q7	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	188	
DC9Q7	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC9Q7	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC9Q7	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC9Q7	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC9Q7	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 901	149	
DC9Q7	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 426	159	
DC9Q7	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	194	
DC9Q7	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC9Q7	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC9Q7	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC9Q7	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC9Q7	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC9Q9	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 741	154	
DC9Q9	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 306	164	
DC9Q9	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	199	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC9Q9	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC9Q9	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC9Q9	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 559	161	
DC9Q9	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 169	171	
DC9Q9	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	206	
DC9Q9	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DC9Q9	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DC9Q9	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 406	168	
DC9Q9	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	5		1 055	178	
DC9Q9	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT		1 000	213	
DC9Q9	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DC9Q9	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
DC9Q9	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DC9Q9	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DC9Q9	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DHC6	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				
DHC6	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO	1 000			
DHC6	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		952	98	
DHC6	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DHC6	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DHC6	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DHC6	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				
DHC6QP	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO	1 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		952	98	
DHC6QP	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DHC6QP	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DHC6QP	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DHC6QP	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DHC7	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	25				
DHC7	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	25	1 000			
DHC7	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	25		933	102	
DHC7	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		700	122	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating (Thrust Rating)	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DHC7	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DHC7	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		700	160	
DHC7	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DHC7	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DHC7	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DHC8	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
DHC8	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
DHC8	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 491	110	
DHC8	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 119	125	
DHC8	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DHC8	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 119	165	
DHC8	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DHC8	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DHC8	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

Tabelle I-4 (Teil 4)

Standardverfahrensschritte für den Abflug

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DHC830	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
DHC830	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
DHC830	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 280	122	
DHC830	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		960	137	
DHC830	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
DHC830	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		960	179	
DHC830	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
DHC830	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
DHC830	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DO228	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	FLAPS1				
DO228	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	FLAPS1		1 000	101	
DO228	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	ZERO	1 000			
DO228	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	122	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DO228	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	2 000			
DO228	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	4 000			
DO228	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	6 000			
DO228	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	8 000			
DO228	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
DO328	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	F12-D				
DO328	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	F12-D		1 000	120	
DO328	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	ZERO	1 000			
DO328	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 000	130	
DO328	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	2 000			
DO328	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	4 000			
DO328	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	6 000			
DO328	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	8 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
DO328	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO_DN	200			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	UP_UP		1 972,9	114	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	UP_UP		2 153,3	130,7	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	UP_UP		2 276	145,3	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	UP_UP		2 313,3	158,2	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	UP_UP		2 288,2	170	
ECLIPSE500	DEFAULT	1	9	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	10	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	1	11	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO_DN	200			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
ECLIPSE500	DEFAULT	2	3	Steigen	Max. Abhebeschub	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	UP_UP		1 803,3	114,8	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	UP_UP		1 971,7	131,2	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	UP_UP		2 087,6	145,6	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	UP_UP		2 124,1	158,4	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	UP_UP		2 102,8	170	
ECLIPSE500	DEFAULT	2	9	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	10	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	2	11	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO_DN				
ECLIPSE500	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO_DN	200			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	3	Steigen	Max. Abhebeschub	TO_UP	400			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	UP_UP		1 760,4	115	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	UP_UP		1 926,2	131,4	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
ECLIPSE500	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	UP_UP		2 039,6	145,7	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	UP_UP		2 075,3	158,4	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	UP_UP		2 054,5	170	
ECLIPSE500	DEFAULT	3	9	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	10	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	DEFAULT	3	11	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	4	Beschleunigen	Steigschub verringern	UP_UP		1 798,3	113,9	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	5	Beschleunigen	Steigschub verringern	UP_UP		1 951,8	130,7	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	6	Beschleunigen	Steigschub verringern	UP_UP		2 043,9	145,3	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	7	Beschleunigen	Steigschub verringern	UP_UP		2 054,7	158,2	
ECLIPSE500	HI_ALT	1	8	Beschleunigen	Steigschub verringern	UP_UP		1 998,7	170	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
ECLIPSE500	HI_ALT	1	9	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	10	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	1	11	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	10 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	3	Steigen	Max. Abhebeschub	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	4	Beschleunigen	Steigschub verringern	UP_UP		1 637	114,8	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	5	Beschleunigen	Steigschub verringern	UP_UP		1 780,8	131,2	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	6	Beschleunigen	Steigschub verringern	UP_UP		1 868,3	145,6	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	7	Beschleunigen	Steigschub verringern	UP_UP		1 880,3	158,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	8	Beschleunigen	Steigschub verringern	UP_UP		1 838,2	170	
ECLIPSE500	HI_ALT	2	9	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	10	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	2	11	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
ECLIPSE500	HI_ALT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO_DN				
ECLIPSE500	HI_ALT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO_DN	200			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	3	Steigen	Max. Abhebeschub	TO_UP	400			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	4	Beschleunigen	Steigschub verringern	UP_UP		1 595,5	115	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	5	Beschleunigen	Steigschub verringern	UP_UP		1 736,8	131,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	6	Beschleunigen	Steigschub verringern	UP_UP		1 823,1	145,6	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	7	Beschleunigen	Steigschub verringern	UP_UP		1 835,6	158,4	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	8	Beschleunigen	Steigschub verringern	UP_UP		1 794,8	170	
ECLIPSE500	HI_ALT	3	9	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	6 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	10	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	8 000			
ECLIPSE500	HI_ALT	3	11	Steigen	Steigschub verringern	UP_UP	10 000			
EMB120	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
EMB120	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
EMB120	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		460	130	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB120	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		345	135	
EMB120	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	143	
EMB120	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB120	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB120	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB120	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 367	220	
EMB145	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB145	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 334	220	
EMB145	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 315	220	
EMB145	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB145	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB145	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB145	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	9-GEAR				
EMB145	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	9	1 000			
EMB145	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 293	220	
EMB145	DEFAULT	4	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 200			
EMB145	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
EMB145	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB145	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB145	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 465	220	
EMB14L	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB14L	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 420	220	
EMB14L	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	9-GEAR				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB14L	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 395	220	
EMB14L	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 366	220	
EMB14L	DEFAULT	4	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB14L	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 335	220	
EMB14L	DEFAULT	5	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB14L	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB14L	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	9-GEAR				
EMB14L	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	9	1 000			
EMB14L	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 298	220	
EMB14L	DEFAULT	6	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB14L	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
EMB14L	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB14L	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB14L	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB170	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 936	196	
EMB170	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 339	240	
EMB170	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB170	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 836	197,1	
EMB170	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 228	240	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB170	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB170	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB170	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB170	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 772	200,9	
EMB170	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB170	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 120	240	
EMB170	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB170	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB170	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB170	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	1	3 000			
EMB170	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 650	195	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB170	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 035	240	
EMB170	ICAO_A	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB170	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	1	3 000			
EMB170	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 617	198,1	
EMB170	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 944	240	
EMB170	ICAO_A	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB170	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 500			
EMB170	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB170	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 546	200,4	
EMB170	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 850	240	
EMB170	ICAO_A	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB170	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB170	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 899	195,5	
EMB170	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 301	240	
EMB170	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB170	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB170	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 823	198,2	
EMB170	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 195	240	
EMB170	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB170	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB170	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB170	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 743	201	
EMB170	ICAO_B	3	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB170	ICAO_B	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 085	240	
EMB170	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB170	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB170	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB175	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 900	196	
EMB175	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 308	240	
EMB175	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB175	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB175	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 823	198,1	
EMB175	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 190	240	
EMB175	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB175	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB175	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB175	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB175	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 745	200,3	
EMB175	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB175	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 086	240	
EMB175	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB175	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB175	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB175	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	1	3 000			
EMB175	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 634	195	
EMB175	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 979	240	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB175	ICAO_A	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB175	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	1	3 000			
EMB175	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 568	198,5	
EMB175	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 885	240	
EMB175	ICAO_A	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB175	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 500			
EMB175	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	1	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB175	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 499	201,3	
EMB175	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 794	240	
EMB175	ICAO_A	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB175	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 818	195,5	
EMB175	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 202	240	
EMB175	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB175	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 744	197,1	
EMB175	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 099	240	
EMB175	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB175	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB175	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB175	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB175	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 668	200,8	
EMB175	ICAO_B	3	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB175	ICAO_B	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 996	240	
EMB175	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB175	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB175	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB190	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 685	194,5	
EMB190	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 041	250	
EMB190	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB190	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 616	197,1	
EMB190	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 944	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB190	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB190	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB190	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 546	199,7	
EMB190	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 850	250	
EMB190	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB190	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB190	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB190	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 416	205,2	
EMB190	DEFAULT	4	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB190	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 677	250	
EMB190	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB190	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB190	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB190	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 652	194,1	
EMB190	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 012	250	
EMB190	ICAO_A	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB190	ICAO_A	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB190	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 582	196,6	
EMB190	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 918	250	
EMB190	ICAO_A	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB190	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 513	199,4	
EMB190	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 826	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB190	ICAO_A	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB190	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 500			
EMB190	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	1	3 000			
EMB190	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 382	204,8	
EMB190	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 658	250	
EMB190	ICAO_A	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB190	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 899	194,4	
EMB190	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB190	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 171	250	
EMB190	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB190	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 824	197	
EMB190	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 069	250	
EMB190	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB190	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 628	199,7	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB190	ICAO_B	3	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 969	250	
EMB190	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB190	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB190	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB190	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 603	205,1	
EMB190	ICAO_B	4	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB190	ICAO_B	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 784	250	
EMB190	ICAO_B	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB190	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB190	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB195	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB195	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 622	195	
EMB195	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 965	250	
EMB195	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB195	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 556	197,6	
EMB195	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 872	250	
EMB195	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB195	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB195	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 489	200,2	
EMB195	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 781	250	
EMB195	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB195	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB195	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB195	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB195	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB195	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 364	205,7	
EMB195	DEFAULT	4	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB195	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 615	250	
EMB195	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB195	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB195	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 605	196,5	
EMB195	ICAO_A	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 930	250	
EMB195	ICAO_A	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB195	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 538	198,1	
EMB195	ICAO_A	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 871	250	
EMB195	ICAO_A	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB195	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB195	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 467	201,3	
EMB195	ICAO_A	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 768	250	
EMB195	ICAO_A	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB195	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 500			
EMB195	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	1	3 000			
EMB195	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 336	206,2	
EMB195	ICAO_A	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 607	250	
EMB195	ICAO_A	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB195	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB195	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 732	194,8	
EMB195	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 988	250	
EMB195	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB195	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 664	197	
EMB195	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 895	250	
EMB195	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB195	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB195	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 485	195	
EMB195	ICAO_B	3	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 800	250	
EMB195	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
EMB195	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	1				
EMB195	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 000			
EMB195	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 468	205,4	
EMB195	ICAO_B	4	4	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
EMB195	ICAO_B	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 631	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
EMB195	ICAO_B	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
EMB195	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
EMB195	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
F10062	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				
F10062	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		2 196	154	
F10062	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		1 647	169	
F10062	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	TO		1 000	184	
F10062	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	TO	10 000			
F10062	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
F10062	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		1 982	161	
F10062	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		1 487	176	
F10062	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	TO		1 000	191	
F10062	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	TO	10 000			
F10062	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				
F10062	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO	1 000			
F10062	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		1 819	167	
F10062	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		1 364	182	
F10062	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	TO		1 000	197	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
F10062	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	TO	3 000			
F10062	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	TO		1 000	250	
F10062	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	TO	5 500			
F10062	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	TO	7 500			
F10062	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				
F10065	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		2 446	157	
F10065	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		1 835	172	
F10065	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	TO		1 000	187	
F10065	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	TO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
F10065	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				
F10065	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		2 218	165	
F10065	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		1 664	180	
F10065	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	TO		1 000	195	
F10065	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	TO	5 500			
F10065	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	TO	10 000			
F10065	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
F10065	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO	1 000			
F10065	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		2 021	171	
F10065	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		1 516	186	
F10065	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	TO		1 000	201	
F10065	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	TO	3 000			
F10065	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	TO		1 000	250	
F10065	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	TO	5 500			
F10065	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	TO	7 500			
F10065	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	TO	10 000			
F28MK2	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	6				
F28MK2	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	6	1 000			
F28MK2	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	6		2 229	155	
F28MK2	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 672	170	
F28MK2	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	185	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
F28MK2	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
F28MK2	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
F28MK2	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
F28MK2	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
F28MK2	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
F28MK2	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	6				
F28MK2	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	6	1 000			
F28MK2	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	6		2 011	162	
F28MK2	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 508	177	
F28MK2	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	192	
F28MK2	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
F28MK2	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
F28MK2	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
F28MK2	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
F28MK2	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	6				
F28MK4	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	6		2 103	152	
F28MK4	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 578	167	
F28MK4	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	182	
F28MK4	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
F28MK4	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	6				
F28MK4	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	6		1 941	157	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
F28MK4	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZERO		1 456	172	
F28MK4	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	187	
F28MK4	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
F28MK4	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
F28MK4	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	6				
F28MK4	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	6	1 000			
F28MK4	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	6		1 743	165	
F28MK4	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	6		1 307	180	
F28MK4	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	195	
F28MK4	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
F28MK4	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
F28MK4	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
F28MK4	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
F28MK4	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
FAL20	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
FAL20	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 388	152	
FAL20	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 500			
FAL20	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 388	162	
FAL20	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 041	177	
FAL20	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
FAL20	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 432	250	
FAL20	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
FAL20	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
FAL20	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
GII	DEFAULT	1	1	Abheben	Abhebeschub verringern	T-20-D				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
GII	DEFAULT	1	2	Steigen	Abhebeschub verringern	T-20-D	35			
GII	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Abhebeschub verringern	T-20-D		1 500	162	
GII	DEFAULT	1	4	Steigen	Abhebeschub verringern	T-20-D	400			
GII	DEFAULT	1	5	Steigen	Steigschub verringern	T-10-U	520			
GII	DEFAULT	1	6	Steigen	Steigschub verringern	T-10-U	1 500			
GII	DEFAULT	1	7	Steigen	Steigschub verringern	T-10-U	3 000			
GII	DEFAULT	1	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	T-0-U		1 675	192	
GII	DEFAULT	1	9	Beschleunigen	Max. Steigschub	T-0-U		1 775	250	
GII	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	5 500			
GII	DEFAULT	1	11	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	7 500			
GII	DEFAULT	1	12	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	10 000			
GII	QF_FULL	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T-20-D				
GII	QF_FULL	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T-20-D	35			
GII	QF_FULL	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T-20-D		1 500	162	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
GII	QF_FULL	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T-20-D	400			
GII	QF_FULL	1	5	Steigen	Steigschub verringern	T-10-U	520			
GII	QF_FULL	1	6	Steigen	Steigschub verringern	T-10-U	1 500			
GII	QF_FULL	1	7	Steigen	Steigschub verringern	T-10-U	3 000			
GII	QF_FULL	1	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	T-0-U		1 675	192	
GII	QF_FULL	1	9	Beschleunigen	Max. Steigschub	T-0-U		1 775	250	
GII	QF_FULL	1	10	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	5 500			
GII	QF_FULL	1	11	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	7 500			
GII	QF_FULL	1	12	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	10 000			
GIIB	DEFAULT	1	1	Abheben	Abhebeschub verringern	T-20-D				
GIIB	DEFAULT	1	2	Steigen	Abhebeschub verringern	T-20-D	35			
GIIB	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Abhebeschub verringern	T-20-D		1 500	156	
GIIB	DEFAULT	1	4	Steigen	Abhebeschub verringern	T-20-D	400			
GIIB	DEFAULT	1	5	Steigen	Steigschub verringern	T-10-U	520			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
GIIB	DEFAULT	1	6	Steigen	Steigschub verringern	T-10-U	1 500			
GIIB	DEFAULT	1	7	Steigen	Steigschub verringern	T-10-U	3 000			
GIIB	DEFAULT	1	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	T-0-U		1 675	192	
GIIB	DEFAULT	1	9	Beschleunigen	Max. Steigschub	T-0-U		1 775	250	
GIIB	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	5 500			
GIIB	DEFAULT	1	11	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	7 500			
GIIB	DEFAULT	1	12	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	10 000			
GIIB	QF_FULL	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T-20-D				
GIIB	QF_FULL	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T-20-D	35			
GIIB	QF_FULL	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T-20-D		1 500	156	
GIIB	QF_FULL	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T-20-D	400			
GIIB	QF_FULL	1	5	Steigen	Steigschub verringern	T-10-U	520			
GIIB	QF_FULL	1	6	Steigen	Steigschub verringern	T-10-U	1 500			
GIIB	QF_FULL	1	7	Steigen	Steigschub verringern	T-10-U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
GIIB	QF_FULL	1	8	Beschleunigen	Max. Steigschub	T-0-U		1 675	192	
GIIB	QF_FULL	1	9	Beschleunigen	Max. Steigschub	T-0-U		1 775	250	
GIIB	QF_FULL	1	10	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	5 500			
GIIB	QF_FULL	1	11	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	7 500			
GIIB	QF_FULL	1	12	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	10 000			
GIV	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T-20-D				
GIV	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T-20-D	35			
GIV	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T-20-D		1 800	159,2	
GIV	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T-20-U	400			
GIV	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	T-20-U	600			
GIV	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T-20-U	750			
GIV	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T-10-U	1 850			
GIV	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T-10-U	3 000			
GIV	DEFAULT	1	9	Beschleunigen	Max. Steigschub	T-0-U		1 750	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
GIV	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	5 000			
GIV	DEFAULT	1	11	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	6 000			
GIV	DEFAULT	1	12	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	7 000			
GIV	DEFAULT	1	13	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	8 000			
GIV	DEFAULT	1	14	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	9 000			
GIV	DEFAULT	1	15	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	10 000			
GV	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T-20-D				
GV	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T-20-D	35			
GV	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T-20-D		1 500	165,7	
GV	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	T-20-U	400			
GV	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	T-20-U	600			
GV	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T-20-U	750			
GV	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T-10-U	1 800			
GV	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T-10-U	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
GV	DEFAULT	1	9	Beschleunigen	Max. Steigschub	T-0-U		1 750	250	
GV	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	5 000			
GV	DEFAULT	1	11	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	6 000			
GV	DEFAULT	1	12	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	7 000			
GV	DEFAULT	1	13	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	8 000			
GV	DEFAULT	1	14	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	9 000			
GV	DEFAULT	1	15	Steigen	Max. Steigschub	T-0-U	10 000			
HS748A	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	TO				
HS748A	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	TO	1 000			
HS748A	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	TO		917	127	
HS748A	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		688	147	
HS748A	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
HS748A	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
HS748A	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
HS748A	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
IA1125	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	12				
IA1125	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	12		1 094	163	
IA1125	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	12	1 500			
IA1125	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INTR		1 094	188	
IA1125	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
IA1125	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 286	250	
IA1125	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
IA1125	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
IA1125	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
L1011	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
L1011	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 145	162	
L1011	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INTR		1 609	182	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
L1011	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	202	
L1011	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
L1011	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
L1011	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 068	165	
L1011	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INTR		1 551	185	
L1011	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	205	
L1011	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
L1011	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
L1011	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
L1011	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 959	168	
L1011	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INTR		1 469	188	
L1011	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	208	
L1011	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
L1011	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
L1011	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 857	171	
L1011	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INTR		1 393	191	
L1011	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	211	
L1011	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
L1011	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
L1011	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 669	178	
L1011	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INTR		1 252	198	
L1011	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	218	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
L1011	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
L1011	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
L1011	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
L1011	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
L1011	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 501	184	
L1011	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INTR		1 126	204	
L1011	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	224	
L1011	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
L1011	DEFAULT	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
L1011	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
L1011	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
L1011	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
L10115	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
L10115	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 632	166	
L10115	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INTR		1 974	186	
L10115	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	206	
L10115	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	1	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	1	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
L10115	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
L10115	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 547	168	
L10115	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INTR		1 911	188	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
L10115	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	208	
L10115	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	2	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	2	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	2	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
L10115	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
L10115	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 428	171	
L10115	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INTR		1 821	191	
L10115	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	211	
L10115	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	3	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
L10115	DEFAULT	3	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	3	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
L10115	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
L10115	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 317	175	
L10115	DEFAULT	4	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INTR		1 738	195	
L10115	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	215	
L10115	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	4	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	4	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	4	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
L10115	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
L10115	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		2 125	181	
L10115	DEFAULT	5	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INTR		1 594	201	
L10115	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	221	
L10115	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	5	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	5	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	5	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
L10115	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
L10115	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 953	186	
L10115	DEFAULT	6	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INTR		1 465	206	
L10115	DEFAULT	6	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	226	
L10115	DEFAULT	6	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
L10115	DEFAULT	6	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	6	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	6	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	6	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
L10115	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
L10115	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
L10115	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 790	192	
L10115	DEFAULT	7	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	INTR		1 343	212	
L10115	DEFAULT	7	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 000	232	
L10115	DEFAULT	7	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
L10115	DEFAULT	7	7	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	250	
L10115	DEFAULT	7	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
L10115	DEFAULT	7	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
L10115	DEFAULT	7	10	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
L188	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	78-%				
L188	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	78-%	1 000			
L188	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	78-%		1 653	133	
L188	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		1 240	153	
L188	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
L188	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
L188	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	78-%				
L188	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	78-%	1 000			
L188	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	78-%		1 309	139	
L188	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		982	159	
L188	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
L188	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
L188	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	78-%				
L188	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	78-%	1 000			
L188	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	78-%		905	147	
L188	DEFAULT	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		679	167	
L188	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
L188	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
L188	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
L188	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
LEAR25	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	20				
LEAR25	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	20		1 698	171	
LEAR25	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	20	1 500			
LEAR25	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 698	196	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
LEAR25	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
LEAR25	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		2 075	250	
LEAR25	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
LEAR25	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
LEAR25	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
LEAR35	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	20				
LEAR35	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	20		1 493	158	
LEAR35	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	20	1 500			
LEAR35	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 493	183	
LEAR35	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
LEAR35	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 706	250	
LEAR35	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
LEAR35	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
LEAR35	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
MD11GE	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	25				
MD11GE	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0/EXT		1 500	211	
MD11GE	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	25				
MD11GE	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0/EXT		1 500	210	
MD11GE	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD11GE	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	25				
MD11GE	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0/EXT		1 500	210	
MD11GE	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	25				
MD11GE	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0/EXT		1 500	209	
MD11GE	DEFAULT	4	4	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD11GE	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	25				
MD11GE	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0/EXT		1 500	208	
MD11GE	DEFAULT	5	4	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	25				
MD11GE	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0/EXT		1 500	208	
MD11GE	DEFAULT	6	4	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD11GE	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	0/RET	10 000			
MD11GE	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	25				
MD11GE	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	25	1 000			
MD11GE	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0/EXT		1 500	207	
MD11GE	DEFAULT	7	4	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	2 000			
MD11GE	DEFAULT	7	5	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	3 000			
MD11GE	DEFAULT	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0/RET		1 500	250	
MD11GE	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	25				
MD11PW	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD11PW	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	25				
MD11PW	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	2	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	25				
MD11PW	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	3	5	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	3	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD11PW	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	25				
MD11PW	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	4	4	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	4	5	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	4	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	25				
MD11PW	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0/EXT		1 500	205	
MD11PW	DEFAULT	5	4	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	5	5	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	5	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD11PW	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	6	1	Abheben	Max. Abhebeschub	25				
MD11PW	DEFAULT	6	2	Steigen	Max. Abhebeschub	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	6	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0/EXT		1 500	206	
MD11PW	DEFAULT	6	4	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	6	5	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	6	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0/RET		1 500	250	
MD11PW	DEFAULT	6	7	Steigen	Max. Steigschub	0/RET	10 000			
MD11PW	DEFAULT	7	1	Abheben	Max. Abhebeschub	25				
MD11PW	DEFAULT	7	2	Steigen	Max. Abhebeschub	25	1 000			
MD11PW	DEFAULT	7	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	0/EXT		1 500	207	
MD11PW	DEFAULT	7	4	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	2 000			
MD11PW	DEFAULT	7	5	Steigen	Max. Steigschub	0/EXT	3 000			
MD11PW	DEFAULT	7	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	0/RET		1 500	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD11PW	DEFAULT	7	7	Steigen	Max. Steigschub	0/RET	10 000			
MD81	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD81	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_INT		1 434,2	214,1	
MD81	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 866,9	250	
MD81	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD81	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_INT		1 346,9	218,7	
MD81	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD81	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 745	250	
MD81	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD81	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_INT		1 266	223,2	
MD81	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 643,2	250	
MD81	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD81	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD81	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD81	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_INT		1 211,7	226,3	
MD81	DEFAULT	4	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD81	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 577,9	250	
MD81	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD81	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD81	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD81	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 169,8	250	
MD81	ICAO_A	1	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD81	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD81	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 089,3	250	
MD81	ICAO_A	2	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD81	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 049,8	250	
MD81	ICAO_A	3	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD81	ICAO_A	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD81	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 500			
MD81	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	T_15	3 000			
MD81	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		998,8	250	
MD81	ICAO_A	4	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_A	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD81	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_INT		1 434,8	218,8	
MD81	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD81	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 900,5	250	
MD81	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD81	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_INT		1 345,2	223	
MD81	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 779,8	250	
MD81	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD81	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_INT		1 264,5	227,4	
MD81	ICAO_B	3	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 664,2	250	
MD81	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD81	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD81	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD81	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD81	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_INT		1 211,1	230,2	
MD81	ICAO_B	4	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD81	ICAO_B	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 594,3	250	
MD81	ICAO_B	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD81	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD81	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD82	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT4		1 247,7	216,4	
MD82	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 933	250	
MD82	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD82	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT4		1 169,5	220,7	
MD82	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 805,5	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD82	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD82	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT4		1 099,1	225,1	
MD82	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 710,9	250	
MD82	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD82	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD82	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT4		989,5	231,9	
MD82	DEFAULT	4	4	Steigen	Max. Steigschub	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 563,6	250	
MD82	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD82	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD82	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD82	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD82	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	INT4		950,4	234,2	
MD82	DEFAULT	5	4	Steigen	Max. Steigschub	INT3	3 000			
MD82	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 518,1	250	
MD82	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD82	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD82	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD82	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	T_INT	3 000			
MD82	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 200	250	
MD82	ICAO_A	1	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD82	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 120,6	250	
MD82	ICAO_A	2	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD82	ICAO_A	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD82	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 051,4	250	
MD82	ICAO_A	3	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD82	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		939,4	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD82	ICAO_A	4	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD82	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 500			
MD82	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	T_15	3 000			
MD82	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		900	250	
MD82	ICAO_A	5	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_A	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD82	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_INT		1 447,7	218,7	
MD82	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD82	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 952,8	250	
MD82	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD82	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_INT		1 360,4	222,9	
MD82	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 838,2	250	
MD82	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD82	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD82	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_INT		1 279,8	227,2	
MD82	ICAO_B	3	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 732,3	250	
MD82	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD82	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD82	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_INT		1 160,8	233,9	
MD82	ICAO_B	4	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 564,9	250	
MD82	ICAO_B	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD82	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD82	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD82	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_INT		1 131,1	236,1	
MD82	ICAO_B	5	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD82	ICAO_B	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 522,4	250	
MD82	ICAO_B	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD82	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD82	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD83	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_INT		1 319	218,1	
MD83	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		2 033,2	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD83	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD83	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_INT		1 239,2	222,2	
MD83	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 921,8	250	
MD83	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD83	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD83	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_INT		1 158,7	226,6	
MD83	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 810	250	
MD83	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD83	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_INT		1 049,7	233,6	
MD83	DEFAULT	4	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 649	250	
MD83	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD83	DEFAULT	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD83	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD83	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD83	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_INT		929,7	241,3	
MD83	DEFAULT	5	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD83	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 482,4	250	
MD83	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD83	DEFAULT	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD83	DEFAULT	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD83	ICAO_A	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	1	3	Steigen	Max. Steigschub	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_INT		1 269,6	250	
MD83	ICAO_A	1	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD83	ICAO_A	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD83	ICAO_A	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	2	3	Steigen	Max. Steigschub	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_INT		1 188,7	250	
MD83	ICAO_A	2	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_A	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD83	ICAO_A	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	3	3	Steigen	Max. Steigschub	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	3	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_INT		1 109,5	250	
MD83	ICAO_A	3	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD83	ICAO_A	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD83	ICAO_A	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	4	3	Steigen	Max. Steigschub	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	4	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_INT		989,8	250	
MD83	ICAO_A	4	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_A	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_A	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD83	ICAO_A	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 500			
MD83	ICAO_A	5	3	Steigen	Max. Steigschub	T_15	3 000			
MD83	ICAO_A	5	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_INT		880,1	250	
MD83	ICAO_A	5	5	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD83	ICAO_A	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_A	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD83	ICAO_B	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_INT		1 546,8	221,1	
MD83	ICAO_B	1	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		2 056,2	250	
MD83	ICAO_B	1	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	1	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	1	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD83	ICAO_B	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_INT		1 462	225,1	
MD83	ICAO_B	2	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD83	ICAO_B	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 941,6	250	
MD83	ICAO_B	2	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	2	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	2	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD83	ICAO_B	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_INT		1 376,3	229,2	
MD83	ICAO_B	3	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 837,5	250	
MD83	ICAO_B	3	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	3	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	3	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD83	ICAO_B	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD83	ICAO_B	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_INT		1 249,5	236,1	
MD83	ICAO_B	4	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 671,1	250	
MD83	ICAO_B	4	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	4	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			
MD83	ICAO_B	4	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD83	ICAO_B	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	T_15				
MD83	ICAO_B	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	T_15	1 000			
MD83	ICAO_B	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	T_INT		1 130,3	243,6	
MD83	ICAO_B	5	4	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	3 000			
MD83	ICAO_B	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	T_ZERO		1 504,9	250	
MD83	ICAO_B	5	6	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	5 500			
MD83	ICAO_B	5	7	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD83	ICAO_B	5	8	Steigen	Max. Steigschub	T_ZERO	10 000			
MD9025	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	RET/0		2 280	194	
MD9025	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	RET/0		2 150	193	
MD9025	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	EXT/11				

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD9025	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	RET/0		2 031	192	
MD9025	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	RET/0		1 916	191	
MD9025	DEFAULT	4	4	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	10 000			
MD9025	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	EXT/11				
MD9025	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	EXT/11	1 000			
MD9025	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	RET/0		1 840	190	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD9025	DEFAULT	5	4	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	3 000			
MD9025	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	RET/0		1 000	250	
MD9025	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	RET/0		2 666	196	
MD9028	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	1	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	RET/0		2 525	194	
MD9028	DEFAULT	2	4	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	2	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	RET/0		1 000	250	

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD9028	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	3	1	Abheben	Max. Abhebeschub	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	3	2	Steigen	Max. Abhebeschub	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	3	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	RET/0		2 391	193	
MD9028	DEFAULT	3	4	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	3	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	3	6	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	10 000			
MD9028	DEFAULT	4	1	Abheben	Max. Abhebeschub	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	4	2	Steigen	Max. Abhebeschub	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	4	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	RET/0		2 263	192	
MD9028	DEFAULT	4	4	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	4	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	4	6	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	10 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MD9028	DEFAULT	5	1	Abheben	Max. Abhebeschub	EXT/11				
MD9028	DEFAULT	5	2	Steigen	Max. Abhebeschub	EXT/11	1 000			
MD9028	DEFAULT	5	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	RET/0		2 180	189	
MD9028	DEFAULT	5	4	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	3 000			
MD9028	DEFAULT	5	5	Beschleunigen	Max. Steigschub	RET/0		1 000	250	
MD9028	DEFAULT	5	6	Steigen	Max. Steigschub	RET/0	10 000			
MU3001	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
MU3001	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		1 130	142	
MU3001	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	1	1 500			
MU3001	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	1		1 130	200	
MU3001	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
MU3001	DEFAULT	1	6	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 555	250	
MU3001	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
MU3001	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
MU3001	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
PA30	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15-D				
PA30	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15-D		415	79	
PA30	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15-D		500	113	
PA30	DEFAULT	1	4	Steigen	Max. Abhebeschub	ZERO-D	1 500			
PA30	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Abhebeschub	ZERO-D	3 000			
PA30	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO-D	5 500			
PA30	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO-D	7 500			
PA30	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO-D	10 000			
PA42	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	ZER-DN				
PA42	DEFAULT	1	2	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	ZER-DN		1 000	118	
PA42	DEFAULT	1	3	Steigen	Max. Abhebeschub	ZER-DN	1 000			
PA42	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	ZERO		1 000	154	
PA42	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
PA42	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	4 000			
PA42	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	6 000			
PA42	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	8 000			
PA42	DEFAULT	1	9	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
SD330	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	10				
SD330	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	10	1 000			
SD330	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	10		971	117	
SD330	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	INTR		728	137	
SD330	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
SD330	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
SD330	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
SD330	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
SF340	DEFAULT	1	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
SF340	DEFAULT	1	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			

▼**M2**

ACFTID	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Nummer des Schritts	Art des Schritts	Schub-Rating	Klappenstellung (Flap-ID)	Reiseflughöhe (End Point Altitude) (ft)	Steigleistung (Rate Of Climb) (ft/min)	Endgültige berichtigte Geschwindigkeit (End Point CAS) (kt)	Beschleunigung (Accelerate_Percent) (in %)
SF340	DEFAULT	1	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 821	127	
SF340	DEFAULT	1	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 366	147	
SF340	DEFAULT	1	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
SF340	DEFAULT	1	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
SF340	DEFAULT	1	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
SF340	DEFAULT	1	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			
SF340	DEFAULT	2	1	Abheben	Max. Abhebeschub	15				
SF340	DEFAULT	2	2	Steigen	Max. Abhebeschub	15	1 000			
SF340	DEFAULT	2	3	Beschleunigen	Max. Abhebeschub	15		1 450	133	
SF340	DEFAULT	2	4	Beschleunigen	Max. Steigschub	5		1 088	153	
SF340	DEFAULT	2	5	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	3 000			
SF340	DEFAULT	2	6	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	5 500			
SF340	DEFAULT	2	7	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	7 500			
SF340	DEFAULT	2	8	Steigen	Max. Steigschub	ZERO	10 000			

▼M2

Tabelle I-5

Standardprofile mit festen Punkten

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (-MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (-MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
1900D	Beech 1900D/PT6A67	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	16 950	14 940	1 696	3 367	1	PT6A67	CNT (lb)	213	109	Prop.
707	Boeing 707-120/JT3C	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	302 400	188 900	6 682	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Flügel
707120	Boeing 707-120B/JT3D-3	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	302 400	188 900	6 893	14 850	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Flügel
707320	Boeing 707-320B/JT3D-7	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	334 000	247 000	5 622	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Flügel
707QN	Boeing 707-320B/JT3D-7QN	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	334 000	247 000	5 622	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Flügel
717200	Boeing 717-200/BR 715	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	121 000	110 000	4 600	18 000	3	BR715	CNT (lb)	203	105	Rumpf
720	Boeing 720/JT3C	Strahltriebwerk	4	Groß (Large)	Gewerblich	223 500	155 600	4 871	10 120	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Flügel
720B	Boeing 720B/JT3D-3	Strahltriebwerk	4	Groß (Large)	Gewerblich	234 000	175 000	5 717	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Flügel
727100	Boeing 727-100/JT8D-7	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	169 500	142 500	4 867	14 000	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Rumpf
727200	Boeing 727-200/JT8D-7	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	217 600	163 300	5 571	11 895	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Rumpf
727D15	Boeing 727-200/JT8D-15	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	208 000	169 000	4 922	15 500	1	3JT8D	CNT (lb)	201	101	Rumpf
727D17	Boeing 727-200/JT8D-17	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	208 000	169 000	5 444	16 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Rumpf
727EM1	FEDX 727-100/JT8D-7	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	169 500	142 500	4 867	14 000	3	3JT8E7	CNT (lb)	201	101	Rumpf

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (-MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (-MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
727EM2	FEDX 727-200/JT8D-15	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	208 000	169 000	4 922	15 500	3	3JT8E5	CNT (lb)	201	101	Rumpf
727Q15	Boeing 727-200/JT8D-15QN	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	208 000	169 000	4 922	15 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Rumpf
727Q7	Boeing 727-100/JT8D-7QN	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	169 500	142 500	4 867	14 000	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Rumpf
727Q9	Boeing 727-200/JT8D-9	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	191 000	160 000	5 444	14 500	2	3JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Rumpf
727QF	UPS 727-100 22C 25C	Strahltriebwerk	3	Groß (Large)	Gewerblich	169 000	142 500	4 448	15 380	3	TAY651	CNT (lb)	201	101	Rumpf
737	Boeing 737/JT8D-9	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	109 000	98 000	3 900	14 500	1	2JT8DW	CNT (lb)	201	101	Flügel
737300	Boeing 737-300/CFM56-3B-1	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	135 000	114 000	4 580	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Flügel
7373B2	Boeing 737-300/CFM56-3B-2	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	139 500	114 000	4 580	22 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Flügel
737400	Boeing 737-400/CFM56-3C-1	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	150 000	124 000	5 062	23 500	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Flügel
737500	Boeing 737-500/CFM56-3C-1	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	133 500	111 000	4 551	20 000	3	CFM563	CNT (lb)	202	102	Flügel
737700	Boeing 737-700/CFM56-7B24	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	154 500	129 200	4 445	24 000	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Flügel
737800	Boeing 737-800/CFM56-7B26	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	174 200	146 300	5 435	26 300	3	CF567B	CNT (lb)	203	104	Flügel
737D17	Boeing 737-200/JT8D-17	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	124 000	107 000	4 244	16 000	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Flügel

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
737N17	Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	124 000	107 000	4 244	16 000	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Flügel
737N9	Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	109 000	98 000	3 900	14 500	3	2JT8DN	CNT (lb)	202	104	Flügel
737QN	Boeing 737/JT8D-9QN	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	109 000	98 000	3 900	14 500	2	2JT8QW	CNT (lb)	201	101	Flügel
747100	Boeing 747-100/JT9DBD	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	733 000	516 600	5 727	33 042	2	JT9DBD	CNT (lb)	209	107	Flügel
74710Q	Boeing 747-100/JT9D-7QN	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	733 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Flügel
747200	Boeing 747-200/JT9D-7	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	775 000	564 000	6 200	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Flügel
74720A	Boeing 747-200/JT9D-7A	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	785 000	564 000	6 200	46 300	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Flügel
74720B	Boeing 747-200/JT9D-7Q	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	800 000	630 000	6 200	53 000	3	JT9D7Q	CNT (lb)	207	107	Flügel
747400	Boeing 747-400/PW4056	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	875 000	652 000	6 989	56 800	3	PW4056	CNT (lb)	207	107	Flügel
7478	Boeing 747-8F/GEnx-2B67	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	987 000	757 000	7 900	68 000	4	GENX67	CNT (lb)	205	107	Flügel
747SP	Boeing 747SP/JT9D-7	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	702 000	475 000	5 911	45 500	3	JT9DFL	CNT (lb)	207	107	Flügel
757300	Boeing 757-300/RB211-535E4B	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	275 000	224 000	5 651	43 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Flügel
757PW	Boeing 757-200/PW2037	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	255 000	210 000	4 790	38 300	3	PW2037	CNT (lb)	203	103	Flügel

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (-MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (-MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
757RR	Boeing 757-200/RB211-535E4	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	255 000	210 000	4 640	40 100	3	RR535E	CNT (lb)	203	103	Flügel
767300	Boeing 767-300/PW4060	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	407 000	320 000	4 710	60 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Flügel
767400	Boeing 767-400ER/CF6-80C2B(F)	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	450 000	340 000	6 000	58 685	3	CF680C	CNT (lb)	205	102	Flügel
767CF6	Boeing 767-200/CF6-80A	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	315 500	270 000	4 700	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Flügel
767JT9	Boeing 767-200/JT9D-7R4D	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	351 000	270 000	4 744	48 000	3	2CF680	CNT (lb)	203	103	Flügel
777200	Boeing 777-200/GE90-76B	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	656 000	470 000	4 450	90 000	3	GE90	CNT (lb)	205	105	Flügel
777300	Boeing 777-300/Trent 892	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	660 000	524 000	6 012	77 000	0	TRENT8	CNT (lb)	203	105	Flügel
7773ER	Boeing 777-300ER/GE90-115B-EIS	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	775 000	554 000	5 805	115 000	3	GE9015	CNT (lb)	204	107	Flügel
7878R	Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	502 500	380 000	5 090	70 000	4	T1KBFP	CNT (lb)	205	103	Flügel
A300-622R	Airbus A300-622R/PW4158	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	378 533	308 647	4 735	58 000	3	PW4158	CNT (lb)	202	103	Flügel
A300B4-203	Airbus A300B4-200/CF6-50C2	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	364 000	295 000	5 367	52 500	3	2CF650	CNT (lb)	203	103	Flügel
A310-304	Airbus A310-304/GE CF6-80C2A2	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	346 126	273 373	4 682	53 500	3	A310	CNT (lb)	204	103	Flügel

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (-MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (-MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
A319-131	Airbus A319-131/V2522-A5	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	166 449	137 789	4 364	22 000	3	V2522A	CNT (lb)	205	103	Flügel
A320-211	Airbus A320-211/ CFM56-5A1	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	169 756	142 198	4 753	25 000	3	CFM565	CNT (lb)	202	103	Flügel
A320-232	Airbus A320-232/V2527-A5	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	169 756	145 505	4 917	26 500	3	V2527A	CNT (lb)	205	103	Flügel
A321-232	Airbus A321-232/IAE V2530-A5	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	196 211	166 449	5 587	30 000	3	V2530	CNT (lb)	202	103	Flügel
A330-301	Airbus A330-301/GE CF6-80 E1A2	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	478 400	383 604	5 966	67 500	3	CF680E	CNT (lb)	202	102	Flügel
A330-343	Airbus A330-343/RR Trent 772B	Strahltriebwerk	2	Schwer (Heavy)	Gewerblich	513 677	412 264	5 512	71 100	3	TRENT7	CNT (lb)	205	102	Flügel
A340-211	Airbus A340-211/ CFM56-5C2	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	573 200	399 036	5 900	31 200	3	CF565C	CNT (lb)	206	107	Flügel
A340-642	Airbus A340-642/RR Trent 556	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	804 687	564 383	6 919	56 000	4	TRENT5	CNT (lb)	205	102	Flügel
A380-841	Airbus A380-841/RR Trent 970	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	1 254 430	862 007	6 752	70 000	4	TRENT9	CNT (lb)	205	105	Flügel
A380-861	Airbus A380-861/EA GP7270	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	1 254 430	862 007	6 837	70 000	4	GP7270	CNT (lb)	206	105	Flügel
BAC111	BAC 111/SPEY MK511-14	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	89 600	82 000	4 449	11 400	2	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Rumpf
BAE146	BAe 146-200/ALF502R-5	Strahltriebwerk	4	Groß (Large)	Gewerblich	93 000	81 000	3 770	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Flügel

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (-MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (-MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
BAE300	BAe 146-300/ALF502R-5	Strahltriebwerk	4	Groß (Large)	Gewerblich	97 500	84 500	3 960	6 970	3	AL502R	CNT (lb)	206	108	Flügel
BEC58P	Raytheon BARON 58P/ TS10-520-L	Kolbenmotor	2	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	6 100	6 100	2 733	779	0	TSIO52	CNT (% des max. statischen Schubs)	215	109	Prop.
CIT3	Cessna Citation III/ TFE731-3-100S	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	20 000	17 000	2 770	3 650	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Rumpf
CL600	Canadair CL-600/ ALF502L	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	36 000	33 000	3 300	7 500	3	AL502L	CNT (lb)	216	113	Rumpf
CL601	Canadair CL-601/CF34-3A	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	43 100	36 000	3 550	9 220	3	CF34	CNT (lb)	216	113	Rumpf
CNA172	Cessna 172R/Lycoming IO-360-L2A	Kolbenmotor	1	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	2 450	2 450	1 695	436	0	IO360L	CNT (% des max. statischen Schubs)	215	109	Prop.
CNA182	Cessna 182H/Continental O-470-R	Kolbenmotor	1	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	2 800	2 800	1 544	965	2	O470R	CNT (lb)	215	113	Prop.
CNA206	Cessna 206H/Lycoming IO-540-AC	Kolbenmotor	1	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	3 600	3 600	1 880	798	0	IO540	Andere (R-PM)	215	109	Prop.
CNA208	Cessna 208/PT6A-114	Turboprop	1	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	8 750	8 500	1 740	2 300	3	PT6A114	CNT (lb)	210	109	Prop.
CNA20T	Cessna T206H/Lycoming TIO-540-AJ1A	Kolbenmotor	1	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	3 600	3 600	1 880	825	0	TIO540	Andere (R-PM)	215	109	Prop.

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (-MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (-MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
CNA441	Cessna CONQUEST II /TPE331-8	Turboprop	2	Klein (Small)	Gewerblich	9 900	9 400	1 939	1 535	0	TPE331	CNT (% des max. statischen Schubs)	210	111	Prop.
CNA500	Cessna Citation II/JT15D-4	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	14 700	14 000	3 050	2 500	3	JT15D1	CNT (lb)	216	113	Rumpf
CNA510	Cessna Mustang Model 510/PW615F	Strahltriebwerk	2	Klein (Small)	Gewerblich	8 645	7 200	3 010	1 466	0	PW615F	CNT (lb)	203	113	Rumpf
CNA525C	Cessna Citation CJ4 525C /FJ44-4A	Strahltriebwerk	2	Klein (Small)	Gewerblich	16 950	15 500	3 010	3 600	4	FJ44-4	CNT (lb)	235	136	Rumpf
CNA55B	Cessna 550 Citation Bravo/PW530A	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	14 800	13 500	3 010	2 863	0	PW530A	CNT (lb)	203	113	Rumpf
CNA560E	Cessna Citation Encore 560/PW535A	Strahltriebwerk	2	Klein (Small)	Gewerblich	16 300	13 680	3 000	3 313	3	2PW535	CNT (lb)	238	138	Rumpf
CNA560U	Cessna Citation Ultra 560/ JT15D-5D	Strahltriebwerk	2	Klein (Small)	Gewerblich	16 300	13 680	2 700	3 029	3	2J155D	CNT (lb)	237	113	Rumpf
CNA560-XL	Cessna Citation Excel 560/PW545A	Strahltriebwerk	2	Klein (Small)	Gewerblich	20 000	16 830	3 000	3 824	3	PW545A	CNT (lb)	238	137	Rumpf
CNA680	Cessna Citation Sovereign 680/PW306C	Strahltriebwerk	2	Klein (Small)	Gewerblich	30 000	24 390	3 010	5 749	3	PW306C	CNT (lb)	236	136	Rumpf
CNA750	Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007C	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	35 700	31 800	3 500	6 407	3	AE300C	CNT (lb)	202	105	Rumpf
CONCRD	Concorde/OLY593	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	400 000	245 000	10 600	38 100	0	OLY593	CNT (lb)	206	106	Flügel

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (-MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (-MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
CRJ9-ER	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	82 500	73 500	5 779	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Rumpf
CRJ9-LR	Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	84 500	75 100	5 680	13 525	3	CF348C5	CNT (lb)	216	113	Rumpf
CVR580	Convair CV-580/ALL 501-D15	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	58 000	52 000	4 256	8 100	0	501D13	CNT (%des max. statischen Schubs)	214	112	Prop.
DC1010	McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D	Strahltriebwerk	3	Schwer (Heavy)	Gewerblich	455 000	363 000	5 820	40 000	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Flügel
DC1030	McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2	Strahltriebwerk	3	Schwer (Heavy)	Gewerblich	572 000	403 000	5 418	53 200	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Flügel
DC1040	McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20	Strahltriebwerk	3	Schwer (Heavy)	Gewerblich	555 000	403 000	6 020	49 400	3	CF66D	CNT (lb)	203	101	Flügel
DC3	Douglas DC-3/R1820-86	Kolbenmotor	2	Groß (Large)	Gewerblich	28 000	24 500	2 222	3 120	0	2R2800	CNT (%des max. statischen Schubs)	213	110	Prop.
DC6	Douglas DC-6/R2800-CB17	Kolbenmotor	4	Groß (Large)	Gewerblich	106 000	95 000	3 010	4 180	0	4R2800	CNT (%des max. statischen Schubs)	213	110	Prop.
DC820	Douglas DC-8-20/JT4A	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	317 600	194 400	6 527	11 850	1	JT4A	CNT (lb)	208	107	Flügel

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
DC850	Douglas DC-8-50/JT3D-3B	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	325 000	240 000	5 400	18 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Flügel
DC860	Douglas DC-8-60/JT3D-7	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	355 000	275 000	5 310	19 000	1	JT3D	CNT (lb)	208	107	Flügel
DC870	Douglas DC-8-70/ CFM56-2C-5	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	355 000	258 000	6 500	22 000	3	CFM562	CNT (lb)	206	106	Flügel
DC8QN	Douglas DC-8-60/JT8D-7QN	Strahltriebwerk	4	Schwer (Heavy)	Gewerblich	355 000	275 000	5 310	19 000	2	JT3DQ	CNT (lb)	208	106	Flügel
DC910	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	90 700	81 700	5 030	14 000	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Rumpf
DC930	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	114 000	102 000	4 680	14 500	1	2JT8D	CNT (lb)	201	101	Rumpf
DC93LW	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 w/ ABS Lightweight hushkit	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	114 000	102 000	4 680	14 500	3	2JT8DL	CNT (lb)	201	101	Rumpf
DC950	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	121 000	110 000	4 880	16 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Rumpf
DC95HW	McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D17 w/ ABS Heavyweight hushkit	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	121 000	110 000	4 880	16 000	3	2JT8DH	CNT (lb)	201	101	Rumpf
DC9Q7	McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	90 700	81 700	5 030	14 000	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Rumpf
DC9Q9	McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	114 000	102 000	4 680	14 500	2	2JT8DQ	CNT (lb)	201	101	Rumpf

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (-MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (-MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
DHC6	De Havilland DASH 6/ PT6A-27	Turboprop	2	Klein (Small)	Gewerblich	12 500	12 300	1 500	2 000	0	PT6A27	CNT (%des max. statischen Schubs)	210	109	Prop.
DHC6QP	De Havilland DASH 6/ PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod	Turboprop	2	Klein (Small)	Gewerblich	12 500	12 300	1 500	2 000	0	RAISQP	CNT (%des max. statischen Schubs)	210	109	Prop.
DHC7	De Havilland DASH 7/ PT6A-50	Turboprop	4	Groß (Large)	Gewerblich	41 000	39 000	2 150	2 850	3	PT6A50	CNT (%des max. statischen Schubs)	213	112	Prop.
DHC8	Bombardier de Havilland DASH 8-100/PW121	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	34 500	33 900	3 000	4 750	3	PW120	CNT (%des max. statischen Schubs)	213	112	Prop.
DHC830	Bombardier de Havilland DASH 8-300/PW123	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	43 000	42 000	3 500	4 918	3	PW120	CNT (%des max. statischen Schubs)	213	112	Prop.
DO228	Dornier 228-202/TPE 311-5	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	13 669	13 448	2 375	2 240	3	TPE331-5	CNT (lb)	216	110	Prop.
DO328	Dornier 328-100/PW119C	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	30 843	29 167	3 825	6 745	3	PW119C	CNT (lb)	214	109	Prop.
ECLIP-SE500	Eclipse 500/PW610F	Strahltriebwerk	2	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	6 000	5 600	2 389	1 031	3	PW610F	CNT (lb)	201	103	Rumpf
EMB120	Embraer 120 ER/Pratt & Whitney PW118	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	26 433	25 794	5 571	4 000	3	EPW118	CNT (lb)	213	109	Prop.

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
EMB145	Embraer 145 ER/Allison AE3007	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	45 420	41 230	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Rumpf
EMB14L	Embraer 145 LR/Allison AE3007A1	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	48 500	42 550	4 232	7 500	3	AE3007	CNT (lb)	216	113	Rumpf
EMB170	Embraer ERJ170-100	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	82 012	72 312	4 029	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Flügel
EMB175	Embraer ERJ170-200	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	85 517	74 957	4 130	13 800	3	CF348E	CNT (lb)	216	113	Flügel
EMB190	Embraer ERJ190-100	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	114 199	97 003	4 081	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Flügel
EMB195	Embraer ERJ190-200	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	115 280	100 972	4 183	18 500	3	CF3410E	CNT (lb)	205	105	Flügel
F10062	Fokker 100/TAY 620-15	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	95 000	85 500	4 560	13 900	3	TAY620	CNT (lb)	201	101	Rumpf
F10065	Fokker 100/TAY 650-15	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	98 000	88 000	4 704	15 100	3	TAY650	CNT (lb)	201	101	Rumpf
F28MK2	Fokker F-28-2000/ RB183MK555	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	65 000	59 000	3 540	9 850	2	RB183	CNT (lb)	216	104	Rumpf
F28MK4	Fokker F-28-4000/ RB183MK555	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	73 000	64 000	3 546	9 900	2	RB183P	CNT (lb)	216	104	Rumpf
FAL20	Dassault FALCON 20/ CF700-2D-2	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	28 700	27 300	2 490	4 500	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Rumpf
GII	Gulfstream GII/SPEY 511-8	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	64 800	58 500	3 200	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Rumpf
GIIB	Gulfstream GIIB/GIII — SPEY 511-8	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	69 700	58 500	3 250	11 400	2	SPEYHK	CNT (lb)	216	104	Rumpf

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (-MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (-MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
GIV	Gulfstream GIV-SP/TAY 611-8	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	74 600	66 000	3 190	13 850	3	TAYGIV	CNT (lb)	203	113	Rumpf
GV	Gulfstream GV/BR 710	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	90 500	75 300	2 760	14 750	3	BR710	CNT (lb)	205	105	Rumpf
HS748A	Hawker Siddeley HS-748/ DART MK532-2	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	46 500	43 000	3 360	5 150	2	RDA532	CNT (%des max. statischen Schubs)	212	110	Prop.
IA1125	IAI-1125 ASTRA/ TFE731-3A	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	23 500	20 700	3 689	3 700	3	TF7313	CNT (lb)	216	113	Rumpf
L1011	Lockheed Martin L-1011/ RB211-22B	Strahltriebwerk	3	Schwer (Heavy)	Gewerblich	430 000	358 000	5 693	42 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Flügel
L10115	Lockheed Martin L-1011-500/RB211-224B	Strahltriebwerk	3	Schwer (Heavy)	Gewerblich	510 000	368 000	6 800	50 000	3	RB2112	CNT (lb)	203	101	Flügel
L188	Lockheed L-188C/ALL 501-D13	Turboprop	4	Groß (Large)	Gewerblich	116 000	98 100	4 960	8 000	0	T56A7	CNT (%des max. statischen Schubs)	214	112	Prop.
LEAR25	Learjet 25/CJ610-8	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	15 000	13 500	2 620	2 950	2	CJ610	CNT (lb)	202	113	Rumpf
LEAR35	Learjet 36/TFE731-2	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	18 300	15 300	3 076	3 500	3	TF7312	CNT (lb)	216	113	Rumpf
MD11GE	McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F	Strahltriebwerk	3	Schwer (Heavy)	Gewerblich	682 400	433 300	5 131	61 500	3	2CF68D	CNT (lb)	203	103	Flügel

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (-MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (-MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
MD11PW	McDonnell Douglas MD-11/PW 4460	Strahltriebwerk	3	Schwer (Heavy)	Gewerblich	682 400	433 300	4 681	60 000	3	PW4460	CNT (lb)	203	103	Flügel
MD81	McDonnell Douglas MD-81/JT8D-209	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	140 000	128 000	4 860	19 300	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Rumpf
MD82	McDonnell Douglas MD-82/JT8D-217A	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	149 500	130 000	4 920	20 900	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Rumpf
MD83	McDonnell Douglas MD-83/JT8D-219	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	160 000	139 500	5 200	21 700	3	2JT8D2	CNT (lb)	204	104	Rumpf
MD9025	McDonnell Douglas MD-90/V2525-D5	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	156 000	142 000	3 000	25 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Rumpf
MD9028	McDonnell Douglas MD-90/V2528-D5	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Gewerblich	156 000	142 000	3 000	28 000	3	V2525	CNT (lb)	205	105	Rumpf
MU3001	Mitsubishi MU300-10 Diamond II/JT15D-5	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	14 100	13 200	2 800	2 500	3	JT15D5	CNT (lb)	203	113	Rumpf
PA28	Piper Warrior PA-28-161/O-320-D3G	Kolbenmotor	1	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	2 325	2 325	1 695	400	0	O320D3	Andere (R-PM)	213	113	Prop.
PA30	Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A	Kolbenmotor	2	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	3 600	3 600	1 654	777	0	IO320B	CNT (lb)	213	113	Prop.
PA31	Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5	Kolbenmotor	2	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	7 000	7 000	1 850	1 481	0	TIO542	Andere (R-PM)	213	109	Prop.
PA42	Piper PA-42/PT6A-41	Turboprop	2	Klein (Small)	Allg. Luftfahrt	11 200	10 330	3 300	1 800	3	PT6A41	CNT (lb)	213	109	Prop.

▼M2

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (-MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (-MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
SABR80	NA Sabreliner 80	Strahltriebwerk	2	Groß (Large)	Allg. Luftfahrt	33 720	27 290	2 490	3 962	2	CF700	CNT (lb)	203	113	Rumpf
SD330	Short SD3-30/PT6A-45AR	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	22 900	22 600	3 650	2 670	3	PT6A45	CNT (%des max. statischen Schubs)	211	109	Prop.
SF340	Saab SF340B/CT7-9B	Turboprop	2	Groß (Large)	Gewerblich	27 300	26 500	3 470	4 067	3	CT75	CNT (%des max. statischen Schubs)	211	110	Prop.

▼**M2**

Tabelle I-6

Standardgewichte

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (lb)
1900D	1	15 500
1900D	2	16 950
707	1	175 000
707	2	185 000
707	3	200 000
707	4	220 000
707	5	245 000
707	6	257 000
707120	1	175 000
707120	2	185 000
707120	3	200 000
707120	4	220 000
707120	5	245 000
707120	6	257 000
707320	1	214 000
707320	2	228 000
707320	3	240 000
707320	4	260 000
707320	5	286 000
707320	6	312 000
707320	7	330 000
707QN	1	214 000
707QN	2	228 000
707QN	3	240 000
707QN	4	260 000
707QN	5	286 000
707QN	6	312 000
707QN	7	330 000
717200	1	94 900
717200	2	99 700
717200	3	104 900
717200	4	110 400
717200	5	112 700
717200	6	121 000

▼**M2**

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (lb)
720	1	145 000
720	2	155 000
720	3	165 000
720	4	180 000
720	5	190 000
720B	1	165 000
720B	2	175 000
720B	3	185 000
720B	4	200 000
720B	5	210 000
727100	1	136 000
727100	2	143 000
727100	3	150 000
727100	4	158 000
727200	1	152 000
727200	2	163 000
727200	3	174 000
727200	4	185 000
727D15	1	156 000
727D15	2	164 000
727D15	3	175 000
727D15	4	189 000
727D15	5	204 000
727D17	1	157 000
727D17	2	169 000
727D17	3	180 000
727D17	4	189 000
727EM1	1	136 000
727EM1	2	143 000
727EM1	3	150 000
727EM1	4	158 000
727EM2	1	156 000
727EM2	2	164 000
727EM2	3	175 000
727EM2	4	189 000
727EM2	5	204 000

▼**M2**

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (lb)
727Q15	1	156 000
727Q15	2	164 000
727Q15	3	175 000
727Q15	4	189 000
727Q15	5	204 000
727Q7	1	136 000
727Q7	2	143 000
727Q7	3	150 000
727Q7	4	158 000
727Q9	1	156 000
727Q9	2	168 000
727Q9	3	180 000
727Q9	4	191 000
727QF	1	136 000
727QF	2	143 000
727QF	3	150 000
727QF	4	158 000
737	1	82 000
737	2	85 000
737	3	92 000
737	4	100 000
737300	1	108 800
737300	2	114 100
737300	3	119 900
737300	4	131 800
7373B2	1	108 800
7373B2	2	114 100
7373B2	3	119 900
7373B2	4	131 800
7373B2	M	139 500
737400	1	115 800
737400	2	121 400
737400	3	127 700
737400	4	138 200
737400	M	150 000
737500	1	103 400

▼**M2**

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (lb)
737500	2	108 500
737500	3	114 100
737500	4	125 700
737500	5	126 900
737500	M	128 500
737700	1	120 000
737700	2	125 000
737700	3	130 300
737700	4	141 100
737700	5	154 400
737700	6	154 500
737800	1	133 300
737800	2	139 200
737800	3	145 500
737800	4	156 700
737800	5	167 600
737800	6	172 300
737D17	1	90 000
737D17	2	95 000
737D17	3	100 000
737D17	4	105 000
737N17	1	90 000
737N17	2	95 000
737N17	3	100 000
737N17	4	105 000
737N9	1	82 000
737N9	2	85 000
737N9	3	92 000
737N9	4	100 000
737QN	1	82 000
737QN	2	85 000
737QN	3	92 000
737QN	4	100 000
747100	1	475 000
747100	2	495 000
747100	3	520 000

▼**M2**

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (lb)
747100	4	550 000
747100	5	625 000
747100	6	635 000
74710Q	1	475 000
74710Q	2	495 000
74710Q	3	520 000
74710Q	4	550 000
74710Q	5	625 000
74710Q	6	635 000
747200	1	525 000
747200	2	545 000
747200	3	565 000
747200	4	610 000
747200	5	665 000
747200	6	725 000
747200	7	775 000
74720A	1	475 000
74720A	2	500 000
74720A	3	520 000
74720A	4	560 000
74720A	5	610 000
74720A	6	675 000
74720A	7	725 000
74720B	1	525 000
74720B	2	545 000
74720B	3	565 000
74720B	4	610 000
74720B	5	665 000
74720B	6	725 000
74720B	7	775 000
747400	1	545 000
747400	2	563 800
747400	3	583 100
747400	4	621 500
747400	5	669 500
747400	6	720 900

▼**M2**

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (lb)
747400	7	776 600
747400	8	836 200
747400	9	875 000
7478	1	671 100
7478	2	691 200
7478	3	713 300
7478	4	752 400
7478	5	801 000
7478	6	853 400
7478	7	909 300
7478	8	969 000
7478	9	987 000
747SP	1	400 000
747SP	2	422 000
747SP	3	443 000
747SP	4	475 000
747SP	5	518 000
747SP	6	560 000
747SP	7	625 000
757300	1	203 900
757300	2	212 700
757300	3	222 100
757300	4	239 100
757300	5	260 700
757300	6	269 400
757PW	1	183 200
757PW	2	190 000
757PW	3	197 500
757PW	4	212 600
757PW	5	230 900
757PW	6	243 200
757PW	7	255 000
757RR	1	183 900
757RR	2	191 200
757RR	3	199 100
757RR	4	215 200

▼**M2**

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (lb)
757RR	5	234 800
757RR	6	243 200
757RR	7	255 000
767300	1	265 000
767300	2	275 500
767300	3	286 400
767300	4	305 700
767300	5	330 000
767300	6	355 900
767300	7	367 700
767400	1	288 818
767400	2	299 037
767400	3	310 125
767400	4	329 861
767400	5	354 427
767400	6	380 906
767400	7	422 420
767CF6	1	227 000
767CF6	2	236 000
767CF6	3	245 300
767CF6	4	261 400
767CF6	5	281 600
767CF6	6	303 300
767CF6	7	315 500
767JT9	1	228 500
767JT9	2	237 600
767JT9	3	247 000
767JT9	4	263 600
767JT9	5	284 600
767JT9	6	306 900
767JT9	7	317 100
777200	1	429 900
777200	2	442 400
777200	3	456 100
777200	4	483 100
777200	5	516 400

▼**M2**

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (lb)
777200	6	551 700
777200	7	589 400
777200	8	629 500
777200	9	656 000
777300	1	435 100
777300	2	449 700
777300	3	465 300
777300	4	493 100
777300	5	527 700
777300	6	564 500
777300	7	636 100
7773ER	1	503 600
7773ER	2	519 100
7773ER	3	536 100
7773ER	4	565 800
7773ER	5	602 700
7773ER	6	642 600
7773ER	7	684 500
7773ER	8	728 900
7773ER	9	775 000
7878R	1	343 400
7878R	2	353 200
7878R	3	363 900
7878R	4	382 600
7878R	5	405 700
7878R	6	430 100
7878R	7	455 900
7878R	8	483 600
7878R	9	502 500
A300-622R	1	278 700
A300-622R	2	290 300
A300-622R	3	302 400
A300-622R	4	324 100
A300-622R	5	353 300
A300-622R	6	378 500
A300B4-203	1	262 000

▼**M2**

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (lb)
A300B4-203	2	280 000
A300B4-203	3	295 000
A300B4-203	4	324 000
A300B4-203	5	357 000
A310-304	1	243 300
A310-304	2	253 000
A310-304	3	262 900
A310-304	4	280 700
A310-304	5	304 400
A310-304	6	346 100
A319-131	1	125 900
A319-131	2	131 000
A319-131	3	136 500
A319-131	4	146 100
A319-131	5	166 400
A320-211	1	133 400
A320-211	2	139 200
A320-211	3	145 200
A320-211	4	155 900
A320-211	5	169 800
A320-232	1	132 900
A320-232	2	138 500
A320-232	3	144 200
A320-232	4	154 300
A320-232	5	172 000
A321-232	1	156 800
A321-232	2	163 300
A321-232	3	170 000
A321-232	4	182 100
A321-232	5	206 100
A330-301	1	367 000
A330-301	2	378 500
A330-301	3	390 500
A330-301	4	411 700
A330-301	5	439 200
A330-301	6	469 100

▼**M2**

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (lb)
A330-301	7	478 400
A330-343	1	369 200
A330-343	2	380 800
A330-343	3	392 900
A330-343	4	414 300
A330-343	5	441 900
A330-343	6	472 000
A330-343	7	513 700
A340-211	1	369 500
A340-211	2	381 600
A340-211	3	394 100
A340-211	4	416 600
A340-211	5	446 000
A340-211	6	477 600
A340-211	7	573 200
A340-642	1	524 100
A340-642	2	540 700
A340-642	3	557 800
A340-642	4	588 000
A340-642	5	628 600
A340-642	6	671 300
A340-642	7	811 300
A380-841	1	799 160
A380-841	2	822 921
A380-841	3	847 265
A380-841	4	890 164
A380-841	5	945 893
A380-841	6	1 006 106
A380-841	7	1 066 266
A380-841	8	1 254 430
A380-861	1	798 928
A380-861	2	822 613
A380-861	3	846 941
A380-861	4	889 750
A380-861	5	943 737
A380-861	6	1 003 582

▼**M2**

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (lb)
A380-861	7	1 066 266
A380-861	8	1 254 430
BAC111	1	74 000
BAC111	2	79 000
BAC111	3	85 000
BAE146	1	76 000
BAE146	2	84 000
BAE146	3	91 000
BAE300	1	80 000
BAE300	2	88 000
BAE300	3	96 000
BEC58P	1	5 500
CIT3	1	20 000
CL600	1	36 000
CL601	1	43 100
CNA172	1	2 450
CNA182	1	2 800
CNA206	1	3 000
CNA206	2	3 300
CNA206	3	3 600
CNA208	1	8 750
CNA20T	1	3 000
CNA20T	2	3 300
CNA20T	3	3 600
CNA441	1	9 850
CNA500	1	14 700
CNA510	1	8 645
CNA525C	1	16 950
CNA55B	1	14 800
CNA560E	1	16 300
CNA560U	1	16 300
CNA560XL	1	20 000
CNA680	1	30 000
CNA750	1	35 700
CONCRD	1	340 000
CONCRD	2	340 000

▼**M2**

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (lb)
CONCRD	3	375 000
CONCRD	4	375 000
CONCRD	5	400 000
CONCRD	6	400 000
CRJ9-ER	1	67 500
CRJ9-ER	2	71 000
CRJ9-ER	3	75 000
CRJ9-ER	4	80 000
CRJ9-ER	5	82 500
CRJ9-LR	1	65 500
CRJ9-LR	2	69 000
CRJ9-LR	3	73 000
CRJ9-LR	4	78 000
CRJ9-LR	5	84 500
CVR580	1	49 000
CVR580	2	54 000
CVR580	3	58 000
DC1010	1	325 000
DC1010	2	340 000
DC1010	3	360 000
DC1010	4	390 000
DC1010	5	420 000
DC1010	6	450 000
DC1030	1	375 000
DC1030	2	390 000
DC1030	3	405 000
DC1030	4	436 000
DC1030	5	476 000
DC1030	6	517 000
DC1030	7	561 000
DC1040	1	364 000
DC1040	2	379 000
DC1040	3	393 000
DC1040	4	423 000
DC1040	5	462 000
DC1040	6	502 000

▼**M2**

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (lb)
DC1040	7	544 000
DC3	1	24 000
DC3	2	26 000
DC3	3	28 000
DC6	1	85 000
DC6	2	95 000
DC6	3	105 000
DC820	1	180 000
DC820	2	190 000
DC820	3	205 000
DC820	4	225 000
DC820	5	250 000
DC820	6	270 000
DC850	1	185 000
DC850	2	195 000
DC850	3	210 000
DC850	4	230 000
DC850	5	255 000
DC850	6	275 000
DC860	1	220 000
DC860	2	230 000
DC860	3	245 000
DC860	4	265 000
DC860	5	290 000
DC860	6	305 000
DC860	7	325 000
DC870	1	220 000
DC870	2	230 000
DC870	3	245 000
DC870	4	265 000
DC870	5	290 000
DC870	6	305 000
DC870	7	325 000
DC8QN	1	220 000
DC8QN	2	230 000
DC8QN	3	245 000

▼**M2**

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (lb)
DC8QN	4	265 000
DC8QN	5	290 000
DC8QN	6	305 000
DC8QN	7	325 000
DC910	1	70 000
DC910	2	78 000
DC910	3	85 000
DC930	1	93 500
DC930	2	103 000
DC930	3	112 000
DC93LW	1	93 500
DC93LW	2	103 000
DC93LW	3	112 000
DC950	1	100 000
DC950	2	107 000
DC950	3	115 000
DC95HW	1	100 000
DC95HW	2	107 000
DC95HW	3	115 000
DC9Q7	1	70 000
DC9Q7	2	78 000
DC9Q7	3	85 000
DC9Q9	1	93 500
DC9Q9	2	103 000
DC9Q9	3	112 000
DHC6	1	12 500
DHC6QP	1	12 500
DHC7	1	38 950
DHC8	1	31 000
DHC830	1	38 700
DO228	1	13 669
DO328	1	30 843
ECLIPSE500	1	5 500
ECLIPSE500	2	5 891
ECLIPSE500	3	6 000
EMB120	1	22 475

▼**M2**

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (lb)
EMB145	1	35 500
EMB145	2	39 500
EMB145	3	41 800
EMB145	4	44 000
EMB14L	1	35 275
EMB14L	2	39 675
EMB14L	3	41 900
EMB14L	4	44 100
EMB14L	5	46 300
EMB14L	6	48 500
EMB170	1	63 070
EMB170	2	66 599
EMB170	3	70 484
EMB175	1	65 698
EMB175	2	69 459
EMB175	3	73 518
EMB190	1	83 520
EMB190	2	87 757
EMB190	3	92 363
EMB190	4	100 656
EMB195	1	87 096
EMB195	2	91 558
EMB195	3	96 388
EMB195	4	105 138
F10062	1	78 000
F10062	2	86 000
F10062	3	93 000
F10065	1	80 000
F10065	2	88 000
F10065	3	96 000
F28MK2	1	58 000
F28MK2	2	64 000
F28MK4	1	61 000
F28MK4	2	66 000
F28MK4	3	73 000

▼**M2**

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (lb)
FAL20	1	28 660
GII	1	56 000
GIIB	1	59 245
GIV	1	63 410
GV	1	76 925
HS748A	1	46 500
IA1125	1	23 500
L1011	1	330 000
L1011	2	340 000
L1011	3	355 000
L1011	4	370 000
L1011	5	400 000
L1011	6	430 000
L10115	1	345 000
L10115	2	355 000
L10115	3	370 000
L10115	4	385 000
L10115	5	413 000
L10115	6	441 000
L10115	7	470 000
L188	1	93 000
L188	2	102 000
L188	3	115 000
LEAR25	1	15 000
LEAR35	1	18 300
MD11GE	1	395 000
MD11GE	2	410 000
MD11GE	3	425 000
MD11GE	4	460 000
MD11GE	5	495 000
MD11GE	6	535 000
MD11GE	7	580 000
MD11PW	1	395 000
MD11PW	2	410 000
MD11PW	3	425 000
MD11PW	4	460 000
MD11PW	5	495 000

▼**M2**

ACFTID	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Gewicht (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

Tabelle I-7:

Koeffizienten für Strahltriebwerke

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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)
1900D	Max. Steigschub	2 548,8	– 6,7075	– 0,014	0	– 0,72				
1900D	Max. Abhebeschub	3 374,6	– 9,6869	– 0,0046	0	– 0,504				
707320	Allgemein	– 25 447,4	– 6,79039	– 0,01775	0	0	33 299,8	– 5 817		
707320	Max. Steigschub	15 943,8	– 13,9584	0,1672	5,7074E-06	0				
707320	Max. Abhebeschub	18 044,7	– 15,7976	0,1893	6,4595E-06	0				
707QN	Allgemein	– 25 447,4	– 6,79039	– 0,01775	0	0	33 299,8	– 5 817		
707QN	Max. Steigschub	15 943,8	– 13,9584	0,1672	5,7074E-06	0				
707QN	Max. Abhebeschub	18 044,7	– 15,7976	0,1893	6,4595E-06	0				
717200	Max. Steigschub	15 541,5	– 17,8282	0,253495	0	0				
717200	Max. Steigschub Hoch-temp.	22 232	– 18,025	– 0,201	0	– 218				
717200	Max. Abhebeschub	17 542,7	– 19,588	0,234981	0	0				
717200	Max. Abhebeschub Hochtemp.	22 280,7	– 19,819	– 0,097	0	– 154,5				
720B	Allgemein	– 27 419,9	– 5,81791	– 0,01175	0	0	35 654,5	– 6 560,9		
720B	Max. Steigschub	14 540,1	– 13,4149	0,121548	1,78264E-06	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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. Abhebeschub	16 768,6	– 15,471	0,140178	2,0559E-06	0				
727100	Allgemein	– 14 205,5	– 4,53212	0	0	0	16 602,8	– 1 403,02		
727100	Max. Steigschub	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727100	Max. Abhebeschub	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727D15	Allgemein	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727D15	Max. Steigschub	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727D15	Max. Abhebeschub	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727D15	Max. Abhebeschub Hochtemp.	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				
727D17	Allgemein	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727D17	Max. Steigschub	13 812,7	– 7,52948	0,207702	– 0,000025939	0				
727D17	Max. Abhebeschub	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
727EM1	Max. Steigschub	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727EM1	Max. Abhebeschub	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727EM2	Allgemein	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727EM2	Max. Steigschub	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727EM2	Max. Abhebeschub	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727EM2	Max. Abhebeschub Hochtemp.	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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	Allgemein	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
727Q15	Max. Steigschub	14 249,6	– 8,103	– 0,0436	0	– 103				
727Q15	Max. Abhebeschub	14 935,3	– 7,459	0,3337	0	– 14,78				
727Q15	Max. Abhebeschub Hochtemp.	15 524,3	– 7,066	0	0	– 32,38				
727Q7	Allgemein	– 14 205,5	– 4,53212	0	0	0	16 602,8	– 1 403,02		
727Q7	Max. Steigschub	12 029,2	– 7,99864	– 0,05203	5,44617E-06	0				
727Q7	Max. Abhebeschub	13 218,9	– 8,78972	– 0,05717	5,9848E-06	0				
727Q9	Allgemein	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
727Q9	Max. Steigschub	12 746,2	– 8,11613	– 0,00049	– 4,53384E-06	0				
727Q9	Max. Abhebeschub	13 705,6	– 8,72702	– 0,00053	– 4,8751E-06	0				
727QF	Allgemein	– 10 908	– 23,3571	– 0,0723	– 0,00000138	0	10 929,8	2 380,86		
727QF	Max. Steigschub	11 266	– 9,335	0,169297	– 4,70391E-06	0				
727QF	Max. Steigschub Hochtemp.	13 966	– 9,335	0	0	– 90				
727QF	Max. konstanter Schub Hochtemp.	14 687	– 9,335	0	0	– 90				
727QF	Max. konstanter Schub	11 987	– 9,335	0,158001	– 4,70391E-06	0				
727QF	Max. Abhebeschub	14 100	– 12,25	0,1495	– 0,00001175	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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. Abhebeschub Hochtemp.	16 800	– 12,25	0	0	– 90				
737	Allgemein	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737	Max. Steigschub	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737	Max. Abhebeschub	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
737300	Allgemein	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
737300	Max. Steigschub	17 383,1	– 15,6072	0,148043	– 0,000001	– 24,2				
737300	Max. Steigschub Hochtemp.	20 363,9	– 17,0452	– 0,06578	– 0,000001	– 119				
737300	Max. Abhebeschub	19 347	– 25,8689	0,456499	– 0,0000112	– 14,78				
737300	Max. Abhebeschub Hochtemp.	21 143,7	– 26,2402	0,398451	– 0,000014	– 79,95				
7373B2	Allgemein	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
7373B2	Max. Steigschub	18 623,5	– 16,4797	0,169674	0	– 9,126				
7373B2	Max. Steigschub Hochtemp.	21 906,6	– 17,4327	– 0,07536	0	– 132,5				
7373B2	Max. Abhebeschub	21 480,7	– 25,888	0,225791	0	– 8,441				
7373B2	Max. Abhebeschub Hochtemp.	25 393,2	– 25,7175	– 0,0246	0	– 141,3				
737400	Allgemein	21 384	– 13,79	– 0,0435	0	0			– 615,8	6,409

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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. Steigschub	19 662,2	– 18,221	0,207237	0	0				
737400	Max. Steigschub Hochtemp.	22 875,1	– 18,001	– 0,07615	0	– 124,7				
737400	Max. Abhebeschub	22 116,3	– 26,0175	0,259442	0	0				
737400	Max. Abhebeschub Hochtemp.	26 883,2	– 26,1707	– 0,04324	0	– 159,7				
737500	Allgemein	11 106	– 10,09	0,0409	0	0			– 369,8	4,835
737500	Max. Steigschub	17 530,9	– 16,3556	0,153997	– 0,0000013	– 23,39				
737500	Max. Steigschub Hochtemp.	20 510,5	– 17,1336	– 0,07687	– 0,0000004	– 122,3				
737500	Max. Abhebeschub	19 629,4	– 26,7504	0,550433	– 0,0000217	– 7,999				
737500	Max. Abhebeschub Hochtemp.	22 636,2	– 28,0937	0,225263	0,0000409	– 105,6				
737700	Max. Steigschub	22 106,7	– 23,7147	0,165546	0,0000065	0				
737700	Max. Steigschub Hochtemp.	29 618,1	– 24,596	– 0,273	0	– 249,1				
737700	Max. Abhebeschub	23 534,8	– 29,3547	0,308407	0	0				
737700	Max. Abhebeschub Hochtemp.	29 335,5	– 28,632	– 0,105	0	– 195,6				
737800	Max. Steigschub	22 403,5	– 27,2645	0,305603	0	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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)
737800	Max. Steigschub Hoch-temp.	26 593,3	– 26,293	– 0,078	0	– 174,4				
737800	Max. Abhebeschub	26 089,1	– 29,1098	0,143559	0	0				
737800	Max. Abhebeschub Hochtemp.	30 143,2	– 29,773	– 0,029	0	– 145,2				
737D17	Allgemein	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
737D17	Max. Steigschub	13 083,2	– 7,13185	0,196733	– 0,000024569	0				
737D17	Max. Abhebeschub	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
737N17	Allgemein	– 14 773,7	– 5,09534	0	0	0	17 717,3	– 1 845,07		
737N17	Max. Steigschub	13 083,2	– 7,13185	0,196733	– 0,000024569	0				
737N17	Max. Abhebeschub	15 519,8	– 8,46009	0,233373	– 0,000029145	0				
737N9	Allgemein	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737N9	Max. Steigschub	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737N9	Max. Abhebeschub	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
737QN	Allgemein	– 14 095,4	– 4,77532	0	0	0	16 666,2	– 1 490,42		
737QN	Max. Steigschub	12 740,1	– 7,93589	– 0,02662	– 4,2762E-07	0				
737QN	Max. Abhebeschub	13 847,9	– 8,62596	– 0,02894	– 4,648E-07	0				
74710Q	Allgemein	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
74710Q	Max. Steigschub	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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. Abhebeschub	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
747200	Allgemein	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
747200	Max. Steigschub	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				
747200	Max. Abhebeschub	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
74720A	Allgemein	– 32 370	– 7,83	– 0,02105	0	0	47 590	0		
74720A	Max. Steigschub	34 860	– 35	0,4962	0	0				
74720A	Max. Abhebeschub	40 870	– 40,11	0,4435	0	0				
74720B	Allgemein	– 28 110	– 10,05	– 0,03543	0	0	46 375	0		
74720B	Max. Steigschub	39 594	– 38,08	0,5262	0	0				
74720B	Max. Abhebeschub	48 866	– 43,68	0,6641	0	0				
747400	Allgemein	– 49 250	0	0	0	0	62 210	0		
747400	Max. Steigschub	44 157,4	– 42,6142	0,635772	0	0				
747400	Max. Steigschub Hoch-temp.	56 826,2	– 45,4912	– 0,20856	0	– 392,3				
747400	Max. Abhebeschub	53 290,5	– 53,434	0,606283	0	0				
747400	Max. Abhebeschub Hochtemp.	66 921,4	– 54,5627	– 0,1278	0	– 410,2				
7478	Anflugleerlauf	5 920	– 19,02	0,225	0	0				
7478	Max. Steigschub	50 523	– 39,8663	0,842437	– 0,000015	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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)
7478	Max. Steigschub Hochtemp.	56 739,2	– 27,469	– 0,1411	– 0,000015	– 343,137				
7478	Max. Abhebeschub	64 247,2	– 66,0662	0,481932	0,000004	0				
7478	Max. Abhebeschub Hochtemp.	80 923,7	– 71,3162	– 0,30655	– 0,00001	– 520,464				
747SP	Allgemein	– 141 079	– 11,7298	– 0,02833	0	0	201 105	– 53 843		
747SP	Max. Steigschub	36 791,4	– 43,5074	0,3004	– 0,0000092	0				
747SP	Max. Abhebeschub	42 780,7	– 50,59	0,349279	– 0,000010697	0				
757300	Max. Steigschub	29 549,2	– 30,6086	0,398179	0	0				
757300	Max. Steigschub Hochtemp.	36 157	– 30,9643	– 0,16465	0	– 250,7				
757300	Max. Abhebeschub	40 175,5	– 35,323	– 0,11328	0	0				
757300	Max. Abhebeschub Hochtemp.	46 892,4	– 35,6127	– 0,53031	0	– 241,7				
757PW	Allgemein	– 44 951	– 0,83	0,0198	0	0	52 972	0		
757PW	Max. Steigschub	27 775,1	– 27,6876	0,381725	0	0				
757PW	Max. Steigschub Hochtemp.	34 748,3	– 29,9467	– 0,16641	0	– 250,7				
757PW	Max. Abhebeschub	36 214,8	– 48,2704	0,908044	0	0				
757PW	Max. Abhebeschub Hochtemp.	45 592,5	– 49,7383	0,213208	0	– 290,6				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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)
757RR	Allgemein	– 44 907	– 21,97	– 0,0589	0	0	46 999	0		
757RR	Max. Steigschub	30 065,2	– 32,4779	0,397321	0	0				
757RR	Max. Steigschub Hochtemp.	36 735,1	– 32,445	– 0,16871	0	– 258,4				
757RR	Max. Abhebeschub	37 802,1	– 38,2839	0,527181	0	0				
757RR	Max. Abhebeschub Hochtemp.	45 336,5	– 39,1302	– 0,00514	0	– 257,4				
767300	Allgemein	– 49 250	0	0	0	0	62 210	0		
767300	Max. Steigschub	45 480	– 41,9	0,559	0	0				
767300	Max. Abhebeschub	56 370	– 53	0,251	0	0				
767400	Max. Steigschub	45 902,7	– 39,5895	0,633446	0	0				
767400	Max. Steigschub Hochtemp.	63 647,5	– 41,082	– 0,55	0	– 562,3				
767400	Max. Abhebeschub	60 475,4	– 56,8041	0,478788	0	0				
767400	Max. Abhebeschub Hochtemp.	72 425,5	– 55,569	– 0,236	0	– 416,2				
767CF6	Allgemein	62 790	– 35,03	– 0,1177	0	0			– 1 610,37	14
767CF6	Max. Steigschub	38 057	– 43,24	0,705	0	0				
767CF6	Max. Abhebeschub	44 769	– 48,34	0,5	0	0				
767JT9	Allgemein	– 39 777	– 17,367	– 0,0467	0	0	56 550	0		

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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. Steigschub	38 700	– 34,5	0,49	0	0				
767JT9	Max. Abhebeschub	43 190	– 38,3	0,876	0	0				
777200	Allgemein	32 710	0	0	0	0			– 1 258	16,16
777200	Max. Steigschub	67 093,7	– 85,7553	1,8498	– 0,000076	0				
777200	Max. Steigschub Hochtemp.	82 096,7	– 72,2859	– 0,32818	– 0,0000179	– 637				
777200	Max. Abhebeschub	93 672,6	– 122,251	1,1818	– 0,0000806	0				
777200	Max. Abhebeschub Hochtemp.	114 758,6	– 125,38	– 0,159	– 0,0000261	– 702,4				
777300	Max. Steigschub	64 636,2	– 70,833	0,880073	0	0				
777300	Max. Steigschub Hochtemp.	90 015,1	– 70,745	– 0,852	0	– 823				
777300	Max. Abhebeschub	87 833,8	– 97,7894	0,27543	0	0				
777300	Max. Abhebeschub Hochtemp.	103 835,2	– 97,831	– 0,632	0	– 549,1				
7773ER	Anflugleerlauf	8 950	– 27,25	0,131	0	0				
7773ER	Max. Steigschub	92 110	– 119	1,14	– 0,000007	0				
7773ER	Max. Steigschub Hochtemp.	96 550	– 69,4	– 0,542	– 0,00005	– 533				
7773ER	Max. Abhebeschub	112 250	– 120	0,713	– 0,00011	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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	Anflugleerlauf	3 425	– 12,03	0,0955	0	0				
7878R	Max. Steigschub	61 142,6	– 78,8116	1,219801	– 0,000039	0				
7878R	Max. Steigschub Hochtemp.	65 000	– 55	0,1	– 0,00002	– 404,274				
7878R	Max. Abhebeschub	71 214,6	– 93,4796	0,652462	0,000002	0				
7878R	Max. Abhebeschub Hochtemp.	86 784,2	– 92	– 0,27021	– 0,00001	– 520,488				
A300-622R	Allgemein	– 148 952	– 6,71	– 0,03	0	0	203 740	– 50 104,7		
A300-622R	Anflugleerlauf	8 432,8	– 47,7662	0,750523	– 0,000059071	0				
A300-622R	Anflugleerlauf Hochtemp.	8 432,8	– 47,7662	0,750523	– 0,000059071	0				
A300-622R	Max. Steigschub	44 457,2	– 45,778	0,735506	– 0,000015775	0				
A300-622R	Max. Steigschub Hochtemp.	52 183,7	– 44,1929	0	0	– 271				
A300-622R	Max. Abhebeschub	56 307,1	– 50,9157	0,405632	– 2,0986E-06	0				
A300-622R	Max. Abhebeschub Hochtemp.	61 250,3	– 51,5373	0	0	– 192				
A300B4-203	Allgemein	– 132 687	– 30,4092	– 0,10796	4,02686E-07	0			2 535,75	– 8,23842
A300B4-203	Max. Steigschub	43 416,5	– 35	– 0,12523	6,27209E-07	0				
A300B4-203	Max. Abhebeschub	49 336,9	– 39,8243	– 0,14231	7,12738E-07	0				
A310-304	Allgemein	41 317	– 32,9	– 0,0857	– 0,0000016	0	– 1 131,6	11,8		

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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	Anflugleerlauf	4 613,2	– 22,0136	0,082133	– 2,7376E-06	0				
A310-304	Anflugleerlauf Hochtemp.	4 613,2	– 22,0136	0,082133	– 2,7376E-06	0				
A310-304	Max. Steigschub	42 008	– 49,5706	1,64076	– 0,000043059	0				
A310-304	Max. Steigschub Hochtemp.	55 143,3	– 37,4839	0	0	– 505				
A310-304	Max. Abhebeschub	50 530,5	– 51,1538	1,26398	– 0,000012839	0				
A310-304	Max. Abhebeschub Hochtemp.	71 457,7	– 50,7768	0	0	– 608				
A319-131	Allgemein	– 105 513	– 6,58	0,006828	– 8,055E-07	0	149 900	– 42 300		
A319-131	Anflugleerlauf	1 219,5	– 7,22737	0,154266	– 0,000007955	0				
A319-131	Anflugleerlauf Hochtemp.	1 219,5	– 7,22737	0,154266	– 0,000007955	0				
A319-131	Max. Steigschub	14 957,2	1,71654	0,442593	– 0,000013824	0				
A319-131	Max. Steigschub Hochtemp.	12 977,6	18,59062	0	0	– 78,7				
A319-131	Max. Abhebeschub	21 435,4	– 21,3236	0,309465	1,26125E-05	0				
A319-131	Max. Abhebeschub Hochtemp.	23 853,8	– 18,7311	0	0	– 76,8				
A320-211	Allgemein	24 380	– 18,534	– 0,07842	– 2,509E-07	0			– 669,457	6,9451
A320-211	Anflugleerlauf	2 858,8	– 14,7325	0,096537	– 6,7861E-06	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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)
A320-211	Anflugleerlauf Hochtemp.	2 858,8	– 14,7325	0,096537	– 6,7861E-06	0				
A320-211	Max. Steigschub	16 859,1	– 4,3786	0,183576	2,9851E-06	0				
A320-211	Max. Steigschub Hochtemp.	19 148,5	– 6,50173	0	0	– 95				
A320-211	Max. Abhebeschub	23 652,9	– 22,9338	0,295879	– 5,4631E-06	0				
A320-211	Max. Abhebeschub Hochtemp.	27 385	– 23,3	0	0	– 132				
A320-232	Allgemein	– 65 083,3	– 7,25	– 0,01918	2,575E-08	0	87 817,6	– 18 693,1		
A320-232	Anflugleerlauf	1 138,9	– 6,52566	0,1667	– 9,2579E-06	0				
A320-232	Anflugleerlauf Hochtemp.	1 138,9	– 6,52566	0,1667	– 9,2579E-06	0				
A320-232	Max. Steigschub	15 539,2	– 4,08932	0,438331	– 0,00001439	0				
A320-232	Max. Steigschub Hochtemp.	14 111,4	10,67953	0	0	– 82,2				
A320-232	Max. Abhebeschub	24 746,2	– 25,2473	0,304165	9,2451E-06	0				
A320-232	Max. Abhebeschub Hochtemp.	29 506,5	– 24,4165	0	0	– 139				
A321-232	Allgemein	– 26 190,2	– 6,6	– 0,0197	– 3,408E-07	0	33 032,2	0		
A321-232	Anflugleerlauf	1 274,1	– 7,34054	0,175187	– 0,000011478	0				
A321-232	Anflugleerlauf Hochtemp.	1 274,1	– 7,34054	0,175187	– 0,000011478	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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. Steigschub	21 870,8	– 21,4867	0,380647	– 5,5566E-06	0				
A321-232	Max. Steigschub Hoch-temp.	24 158,5	– 16,8504	0	0	– 147				
A321-232	Max. Abhebeschub	28 636,4	– 26,7318	0,249782	– 3,9163E-06	0				
A321-232	Max. Abhebeschub Hochtemp.	31 608,2	– 25,9736	0	0	– 114				
A330-301	Allgemein	– 36 339,3	– 31,32	– 0,1297	0	0			484,645	4,0056
A330-301	Anflugleerlauf	4 572,4	– 26,0005	0,013461	2,8669E-06	0				
A330-301	Anflugleerlauf Hochtemp.	4 572,4	– 26,0005	0,013461	2,8669E-06	0				
A330-301	Max. Steigschub	34 249,9	25,9859	0,764157	– 8,1437E-07	0				
A330-301	Max. Steigschub Hoch-temp.	46 667,8	10,51272	0	0	– 346				
A330-301	Max. Abhebeschub	61 384,5	– 48,4678	0,582821	– 6,2628E-06	0				
A330-301	Max. Abhebeschub Hochtemp.	69 058	– 46,465	0	0	– 288				
A330-343	Allgemein	– 127 410	– 9,31	– 0,0386	0,000000569	0	162 922	– 29 498,6		
A330-343	Anflugleerlauf	3 134,3	– 13,0338	0,085938	1,7155E-06	0				
A330-343	Anflugleerlauf Hochtemp.	3 134,3	– 13,0338	0,085938	1,7155E-06	0				
A330-343	Max. Steigschub	44 462	– 12,031	0,711026	5,12762E-06	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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. Steigschub Hochtemp.	63 522,4	– 50,7504	0	0	– 411				
A330-343	Max. Abhebeschub	69 831	– 77,9676	0,882955	– 0,000026894	0				
A330-343	Max. Abhebeschub Hochtemp.	85 732,2	– 78,8957	0	0	– 451				
A340-211	Allgemein	19 716	– 17,65	– 0,0878	0	0			– 590,77	7,341
A340-211	Anflugleerlauf	4 019,5	– 20,508	– 0,02271	1,16972E-05	0				
A340-211	Anflugleerlauf Hochtemp.	4 019,5	– 20,508	– 0,02271	1,16972E-05	0				
A340-211	Max. Steigschub	26 802,9	– 28,8264	0,31673	3,50144E-06	0				
A340-211	Max. Steigschub Hochtemp.	31 091,8	– 31,4492	0	0	– 160				
A340-211	Max. Abhebeschub	29 929,8	– 30,7732	0,29922	– 4,1757E-06	0				
A340-211	Max. Abhebeschub Hochtemp.	34 594,4	– 30,094	0	0	– 175				
A340-642	Anflugleerlauf	6 529,4	– 29,9521	0,272155	– 0,000020281	0				
A340-642	Anflugleerlauf Hochtemp.	6 529,4	– 29,9521	0,272155	– 0,000020281	0				
A340-642	Max. Steigschub	42 621,6	– 44,2784	0,484124	2,668E-07	0				
A340-642	Max. Steigschub Hochtemp.	50 112	– 60,5262	0	0	– 212				
A340-642	Max. Abhebeschub	55 248,1	– 61,4744	0,506968	– 9,6324E-06	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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. Abhebeschub Hochtemp.	63 276,8	– 59,6458	0	0	– 300				
A380-841	Anflugleerlauf	10 914,8	– 31,2899	– 2,1424	0,000260636	0				
A380-841	Anflugleerlauf Hochtemp.	10 914,8	– 31,2899	– 2,1424	0,000260636	0				
A380-841	Max. Steigschub	63 586,2	– 53,9292	1,23082	– 0,00003343	0				
A380-841	Max. Steigschub Hochtemp.	72 974,3	– 52,6993	0	0	– 420				
A380-841	Max. Abhebeschub	71 176,1	– 84,4052	0,220679	0,000428339	0				
A380-841	Max. Abhebeschub Hochtemp.	90 820,8	– 94,5354	0	0	– 610				
A380-861	Anflugleerlauf	8 921,7	– 30,2153	– 0,87777	0,000104691	0				
A380-861	Anflugleerlauf Hochtemp.	8 921,7	– 30,2153	– 0,87777	0,000104691	0				
A380-861	Max. Steigschub	66 053,2	– 61,754	0,977183	– 0,000025178	0				
A380-861	Max. Steigschub Hochtemp.	73 729,7	– 65,1895	0	0	– 324				
A380-861	Max. Abhebeschub	70 053,6	– 76,0931	0,838794	– 0,000010766	0				
A380-861	Max. Abhebeschub Hochtemp.	83 320,5	– 82,3362	0	0	– 432				
BAC111	Max. Steigschub	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
BAC111	Max. Abhebeschub	11 168,1	– 6,70084	– 0,02234	0	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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	Allgemein	– 13 783	– 9,9585	0,056057	– 1,23124E-05	0			304,295	– 0,84327
BAE146	Max. Steigschub	6 339,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE146	Max. Abhebeschub	6 542,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE300	Allgemein	– 13 783	– 9,9585	0,056057	– 1,23124E-05	0			304,295	– 0,84327
BAE300	Max. Steigschub	6 339,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
BAE300	Max. Abhebeschub	6 542,4	– 9,9585	0,056057	– 0,0000035	0				
CIT3	Max. Steigschub	2 987,4	– 3,4992	0,06123	– 1,1664E-06	0				
CIT3	Max. Abhebeschub	3 319,3	– 3,888	0,068032	– 0,000001296	0				
CL600	Max. Steigschub	5 543,3	– 5,6542	0,08442	0	0				
CL600	Max. Abhebeschub	6 159,2	– 6,2824	0,0938	0	0				
CL601	Max. Steigschub	6 517,3	– 6,6476	0,09776	0	0				
CL601	Max. Abhebeschub	7 241,4	– 7,3862	0,10862	0	0				
CNA208	Max. Steigschub	2 953,9	– 8,581	– 0,00453	– 7,2035E-07	– 1,44				
CNA208	Max. Abhebeschub	3 245,2	– 11,69	– 0,01053	– 6,777E-07	– 1,62				
CNA500	Allgemein	1 743,1	– 1,64678	– 0,00201	– 1,5642E-07	0			– 49,6794	0,545
CNA500	Max. Steigschub	1 919,5	– 1,99614	0,0615	– 2,40502E-06	0				
CNA500	Max. Abhebeschub	2 132,8	– 2,21793	0,068333	– 2,67224E-06	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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	Allgemein	4 234,6	– 1,68388	0,001047	– 5,78019E-08	0			– 103,817	0,811333
CNA510	Max. Steigschub	1 486	– 1,60533	0	– 1,04748E-07	0				
CNA510	Max. Abhebeschub	1 492,8	– 1,87734	0	– 2,55208E-06	0				
CNA525C	Allgemein	1 528,4	– 2,83667	– 0,00013	2,55648E-07	0			– 51,50512788	0,724013467
CNA525C	Max. Steigschub	3 001,7	– 2,38854	0,004585	– 1,4045E-07	0				
CNA525C	Max. Abhebeschub	3 464,1	– 2,5254	0,001981	– 1,46353E-06	0				
CNA55B	Allgemein	1 373,8	– 2,2903	– 8,9E-05	3,2273E-08	0			– 44,861	0,66327
CNA55B	Max. Steigschub	2 323,1	– 2,4386	0,002159	– 2,1456E-07	0				
CNA55B	Max. Abhebeschub	2 658,7	– 2,6269	– 0,00359	1,7262E-07	0				
CNA560E	Allgemein	1 533,4	– 2,49247	0,011973	– 6,90894E-07	0			– 53,9835	0,839574
CNA560E	Max. Steigschub	3 194,3	– 2,53358	0,028038	2,70832E-07	0				
CNA560E	Max. Abhebeschub	3 316,5	– 2,7005	0,04349	– 6,52616E-07	0				
CNA560U	Max. Steigschub	2 597,5	– 2,22178	0,023781	6,12239E-08	0				
CNA560U	Max. Abhebeschub	2 920	– 2,0264	0,025133	2,95314E-07	0				
CNA560XL	Max. Steigschub	3 454,5	– 3,98132	– 0,0704	0	0				
CNA560XL	Max. Abhebeschub	3 838,3	– 4,42368	– 0,07823	0	0				
CNA680	Allgemein	2 904,8	– 4,80092	– 0,00174	5,62892E-07	0			– 101,327	1,3401

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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. Steigschub	5 520,2	– 5,32711	– 0,02377	1,89918E-06	0				
CNA680	Max. Abhebeschub	5 683	– 6,55907	– 0,00159	8,72971E-07	0				
CNA750	Allgemein	4 778,6	– 6,56521	0,000671	– 4,11321E-07	0			– 146,712	1,9748
CNA750	Max. Steigschub	6 097,8	– 7,0102	– 0,00528	3,74689E-08	0				
CNA750	Max. Abhebeschub	6 127,8	– 7,07624	– 0,00394	3,95764E-08	0				
CONCRD	Max. Steigschub	33 252,1	– 26,6	0,2328	0	0				
CONCRD	Max. Abhebeschub	39 653	– 31,722	0,2776	0	0				
CRJ9-ER	Allgemein	6 087,3	– 9,35507	– 0,04736	1,55476E-07	– 1,4767			– 183,9266	2,785981
CRJ9-ER	Anflugleerlauf	1 163,1	– 4,5855	– 0,0238	1,63611E-06	– 0,0249				
CRJ9-ER	Max. Steigschub	10 438,3	– 9,64192	0,15855	– 3,00077E-07	– 1,3095				
CRJ9-ER	Max. Steigschub Hoch-temp.	12 973,4	– 9,57675	– 0,05589	3,05523E-07	– 100,415				
CRJ9-ER	Max. Abhebeschub	13 260,6	– 16,6244	0,19849	– 7,00045E-06	– 1,6224				
CRJ9-ER	Max. Abhebeschub Hochtemp.	16 247,3	– 17,4575	0,077341	– 1,06353E-05	– 109,219				
CRJ9-LR	Allgemein	6 087,3	– 9,35507	– 0,04736	1,55476E-07	– 1,4767			– 183,9266	2,785981
CRJ9-LR	Anflugleerlauf	1 163,1	– 4,5855	– 0,0238	1,63611E-06	– 0,0249				
CRJ9-LR	Max. Steigschub	10 438,3	– 9,64192	0,15855	– 3,00077E-07	– 1,3095				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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)
CRJ9-LR	Max. Steigschub Hoch-temp.	12 973,4	– 9,57675	– 0,05589	3,05523E-07	– 100,415				
CRJ9-LR	Max. Abhebeschub	13 260,6	– 16,6244	0,19849	– 7,00045E-06	– 1,6224				
CRJ9-LR	Max. Abhebeschub Hochtemp.	16 247,3	– 17,4575	0,077341	– 1,06353E-05	– 109,219				
DC1010	Allgemein	25 027,6	– 27,4313	– 0,07828	0	0			– 694,556	8,02362
DC1010	Max. Steigschub	30 596	– 28,4416	– 0,10164	5,0902E-07	0				
DC1010	Max. Abhebeschub	35 985,4	– 30,9909	– 0,11075	5,5465E-07	0				
DC1030	Max. Steigschub	38 520	– 29,38	0,49	0	0				
DC1030	Max. Abhebeschub	49 310	– 42,42	0,61	0	0				
DC1040	Allgemein	– 143 602	– 14,4996	– 0,05026	0	0	204 567	– 54 761,9		
DC1040	Max. Steigschub	34 087,9	– 12,9859	– 0,04641	2,3241E-07	0				
DC1040	Max. Abhebeschub	41 594,9	– 22,3071	– 0,07971	3,9923E-07	0				
DC850	Allgemein	– 22 582,8	– 6,58409	– 0,02081	0	0	29 070,9	– 4 341,84		
DC850	Max. Steigschub	14 243,5	– 5,6565	– 0,02021	1,0123E-07	0				
DC850	Max. Abhebeschub	15 670,3	– 5,8955	– 0,02107	1,0551E-07	0				
DC860	Allgemein	– 27 959,5	– 6,35297	– 0,01835	0	0	35 850,3	– 6 157,74		
DC860	Max. Steigschub	15 558,7	– 7,2339	– 0,02585	1,2947E-07	0				
DC860	Max. Abhebeschub	16 740,5	– 4,9394	– 0,01765	8,8401E-08	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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	Allgemein	11 106	– 10,09	– 0,0409	0	0			– 369,8	4,835
DC870	Max. Steigschub	18 859	– 17,91	0,1953	0	– 2,034				
DC870	Max. Abhebeschub	20 758	– 20,65	0,2173	0	0				
DC8QN	Allgemein	– 27 959,5	– 6,35297	– 0,01835	0	0	35 850,3	– 6 157,74		
DC8QN	Max. Steigschub	15 558,7	– 7,2339	– 0,02585	1,2947E-07	0				
DC8QN	Max. Abhebeschub	16 740,5	– 4,9394	– 0,01765	8,8401E-08	0				
DC910	Allgemein	– 10 596,5	– 1,51369	– 0,00525	0	0	11 541,7	162,698		
DC910	Max. Steigschub	11 194,3	– 3,0274	– 0,01082	5,4181E-08	0				
DC910	Max. Abhebeschub	12 308,2	– 0,478	0,001708	8,55E-09	0				
DC930	Allgemein	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC930	Max. Steigschub	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC930	Max. Abhebeschub	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DC93LW	Allgemein	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC93LW	Max. Steigschub	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC93LW	Max. Abhebeschub	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DC950	Allgemein	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC950	Max. Steigschub	12 365,4	– 2,54939	– 0,00911	4,5627E-08	0				
DC950	Max. Abhebeschub	14 698,5	– 2,13511	– 0,00763	3,8212E-08	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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	Allgemein	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC95HW	Max. Steigschub	12 365,4	– 2,54939	– 0,00911	4,5627E-08	0				
DC95HW	Max. Abhebeschub	14 698,5	– 2,13511	– 0,00763	3,8212E-08	0				
DC9Q7	Allgemein	– 10 596,5	– 1,51369	– 0,00525	0	0	11 541,7	162,698		
DC9Q7	Max. Steigschub	11 194,3	– 3,0274	– 0,01082	5,4181E-08	0				
DC9Q7	Max. Abhebeschub	12 308,2	– 0,478	0,001708	8,55E-09	0				
DC9Q9	Allgemein	– 13 523,2	– 2,66888	– 0,00925	0	0	15 803,6	– 1 257,94		
DC9Q9	Max. Steigschub	11 561,8	– 2,94773	– 0,01053	5,2756E-08	0				
DC9Q9	Max. Abhebeschub	12 972	– 2,31038	– 0,00826	4,1349E-08	0				
DHC8	Allgemein	2 010,7	– 19,409	0,07743	0	0			54,6666	– 0,0828
DHC8	Max. Steigschub	6 323,6	– 21,4445	0,088232	0	0				
DHC8	Max. Abhebeschub	7 026,2	– 23,8272	0,098036	0	0				
DHC830	Allgemein	1 623,1	– 18,411	0,075104	0	0			72,6356	– 0,17951
DHC830	Max. Steigschub	6 679	– 21,9919	0,090305	0	0				
DHC830	Max. Abhebeschub	7 421,1	– 24,4354	0,100339	0	0				
DO228	Max. Steigschub	2 571	– 7,9721	0,07004	– 4,9292E-06	0				
DO228	Max. Abhebeschub	2 524,3	– 8,067	0,06042	– 6,8678E-06	0				
DO328	Max. Steigschub	7 752,5	– 23,2	0,225	– 0,0000158	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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. Abhebeschub	8 138,2	– 28,1	0,199	– 0,000021	0				
ECLIPSE500	Max. Steigschub	947,7	– 0,73662	0,018307	2,63346E-07	– 0,0571				
ECLIPSE500	Max. Steigschub Hoch-temp.	1 077,4	– 1,20966	– 0,00912	1,28125E-07	– 9,84248				
ECLIPSE500	Max. Abhebeschub	1 039,2	– 1,57439	0,034769	– 0,000002274	– 0,0323				
ECLIPSE500	Max. Abhebeschub Hochtemp.	1 258,9	– 1,6144	– 0,00748	3,13285E-08	– 10,7499				
ECLIPSE500	Verring. Steigschub	1 084,2	– 1,38862	0,009974	7,08687E-08	0,048579				
ECLIPSE500	Verring. Steigschub Hochtemp.	1 168,6	– 1,50732	– 0,01586	3,07776E-07	– 11,2558				
EMB120	Max. Steigschub	4 668	– 11,932	0,0664	0	– 5,663				
EMB120	Max. Abhebeschub	5 212	– 12,45	0,0728	0	– 6,87				
EMB145	Max. Steigschub	5 554,3	– 6,86092	0,065416	0	– 4,036				
EMB145	Max. Abhebeschub	7 499,5	– 9,12812	0,045563	0	– 22,89				
EMB14L	Max. Steigschub	6 432,5	– 7,56929	0,069004	0	– 5,419				
EMB14L	Max. Abhebeschub	7 246,1	– 8,61031	0,232825	0	– 0,9689				
EMB170	Anflugleerlauf	945	– 3,5	– 0,01	0	0				
EMB170	Max. Steigschub	11 716	– 13,423	0,25	– 0,000019	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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)
EMB170	Max. Abhebeschub	13 350	– 17,43	0,1875	– 0,000013	– 4,47				
EMB175	Anflugleerlauf	945	– 3,5	– 0,01	0	0				
EMB175	Max. Steigschub	11 716	– 13,423	0,25	– 0,000019	0				
EMB175	Max. Abhebeschub	13 350	– 17,43	0,1875	– 0,000013	– 4,47				
EMB190	Anflugleerlauf	1 080	– 3,65	0,011	0	0				
EMB190	Max. Steigschub	15 137	– 14,3	0,239	– 0,0000187	0				
EMB190	Max. Abhebeschub	17 499	– 18,99	0,3207	– 0,000021	– 4,29				
EMB195	Anflugleerlauf	1 080	– 3,65	0,011	0	0				
EMB195	Max. Steigschub	15 137	– 14,3	0,239	– 0,0000187	0				
EMB195	Max. Abhebeschub	17 499	– 18,99	0,3207	– 0,000021	– 4,29				
F10062	Max. Steigschub	10 472	– 9,57	0,137	0	0				
F10062	Max. Abhebeschub	13 551	– 16,56	0,2804	0	0				
F10065	Max. Steigschub	10 970	– 10,52	0,1238	0	0				
F10065	Max. Abhebeschub	14 814	– 16,72	0,065	0	0				
F28MK2	Max. Steigschub	8 408	– 4,72	0,1048	0	0				
F28MK2	Max. Abhebeschub	9 851	– 7,68	0,0889	0	0				
F28MK4	Max. Steigschub	8 459	– 4,874	0,0997	0	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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. Abhebeschub	9 905	– 7,445	0,0765	0	0				
FAL20	Max. Steigschub	4 102	– 2,3831	– 0,11465	1,02126E-05	0				
FAL20	Max. Abhebeschub	4 017,4	– 3,4567	0,058024	– 2,49247E-06	0				
GII	Max. Steigschub	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
GII	Max. Abhebeschub	11 324	– 9,697	0,1539	– 0,000004	0				
GII	Max. Abhebeschub Hochtemp.	12 833	– 8,35	0,0346	– 0,000004	– 74,58				
GII	Verring. Steigschub	6 030	0	– 0,0081	0,0000002	0				
GII	Verring. Abhebeschub	9 060	– 7,27	0,121	– 0,000003	0				
GII	Verring. Abhebeschub Hochtemp.	10 266	– 6,25	0,0277	– 0,0000003	– 59,7				
GIIB	Max. Steigschub	9 827,9	– 5,89674	– 0,01966	0	0				
GIIB	Max. Abhebeschub	11 324	– 9,697	0,1539	– 0,000004	0				
GIIB	Max. Abhebeschub Hochtemp.	12 833	– 8,35	0,0346	– 0,000004	– 74,58				
GIIB	Verring. Steigschub	5 369	0	– 0,0081	0	0				
GIIB	Verring. Abhebeschub	9 060	– 7,27	0,121	– 0,000003	0				
GIIB	Verring. Abhebeschub Hochtemp.	10 266	– 6,25	0,0277	– 0,0000003	– 59,7				
GIV	Max. Steigschub	10 770	– 10,96	0,1784	– 0,000001	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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. Steigschub Hochtemp.	11 805	– 9,4	– 0,0624	0	– 89				
GIV	Max. Abhebeschub	13 725	– 18,2	0,3189	– 0,00002	0				
GIV	Max. Abhebeschub Hochtemp.	17 129	– 17,6	– 0,0472	0,0000003	– 114				
GV	Max. Steigschub	12 400	– 11,6	0,12	0	0				
GV	Max. Steigschub Hochtemp.	14 900	– 11,2	– 0,11	0	– 107				
GV	Max. Abhebeschub	14 600	– 18,86	0,1649	0	0				
GV	Max. Abhebeschub Hochtemp.	18 970	– 18,4	– 0,115	0	– 126,5				
IA1125	Max. Steigschub	3 114,4	– 3,4992	0,04125	– 2,81988E-06	0				
IA1125	Max. Abhebeschub	3 460,5	– 3,888	0,045834	– 3,1332E-06	0				
L1011	Allgemein	– 80 222,2	– 25,0263	0	0	0	92 893,5	– 10 186,1		
L1011	Max. Steigschub	34 204,8	– 43,8172	0,270193	2,0153E-06	0				
L1011	Max. Abhebeschub	40 720	– 52,1633	0,321659	2,3992E-06	0				
L10115	Max. Steigschub	39 532,9	– 44,0258	0,27148	2,02494E-06	0				
L10115	Max. Abhebeschub	46 840	– 52,1633	0,321659	2,3992E-06	0				
LEAR25	Max. Steigschub	2 560,9	– 1,8352	– 0,01509	1,95912E-06	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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. Abhebeschub	2 845,4	– 2,03911	– 0,01677	2,1768E-06	0				
LEAR35	Max. Steigschub	3 071	– 3,4992	– 0,00397	1,38915E-06	0				
LEAR35	Max. Abhebeschub	3 412,2	– 3,888	– 0,00441	1,5435E-06	0				
MD11GE	Max. Steigschub	47 037	– 45,71	0,854	0	– 368,1				
MD11GE	Max. Abhebeschub	57 156	– 42,73	0,303	0	– 357,5				
MD11PW	Max. Steigschub	51 197	– 59,27	0,416	0	– 357				
MD11PW	Max. Abhebeschub	57 661	– 51,3	0,513	0	– 426,6				
MD81	Allgemein	– 15 384	– 10	0,019	0	0	17 917	0		
MD81	Max. Steigschub	18 040,9	– 8,83022	– 0,02993	0	– 114,3				
MD81	Max. Steigschub Hochtemp.	21 047,1	– 12,8373	– 0,07163	0	– 151,8				
MD81	Max. Abhebeschub	18 810,5	– 11,1271	0,092622	0	– 2,101				
MD81	Max. Abhebeschub Hochtemp.	22 678,5	– 14,546	– 0,05823	0	– 138,4				
MD82	Allgemein	– 13 488	– 10	0,025	0	0	16 750	0		
MD82	Max. Steigschub	16 810,1	– 5,36467	0,048334	0	– 60,8				
MD82	Max. Steigschub Hochtemp.	22 606,4	– 13,9975	– 0,09177	0	– 168,1				
MD82	Max. Abhebeschub	19 344,5	– 15,5531	0,333164	0	– 1,031				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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)
MD82	Max. Abhebeschub Hochtemp.	24 452	– 16,6869	0,005711	0	– 162,5				
MD83	Allgemein	– 13 845	– 13,33	0,019	0	0	17 500	0		
MD83	Max. Steigschub	18 075,2	– 7,63873	0,058915	0	– 64,7				
MD83	Max. Steigschub Hochtemp.	23 181,6	– 13,4908	– 0,09344	0	– 164				
MD83	Max. Abhebeschub	20 080,8	– 11,9047	0,191099	0	– 4,078				
MD83	Max. Abhebeschub Hochtemp.	25 460,4	– 15,5681	– 0,05468	0	– 176,1				
MD9025	Allgemein	– 31 899	– 8,5718	– 0,0276	0	0	37 206	0		
MD9025	Max. Steigschub	23 881	– 30,625	0,2551	0	0				
MD9025	Max. Steigschub Hochtemp.	27 078,4	– 30,625	0	0	– 213,2				
MD9025	Max. Abhebeschub	23 066	– 23,5769	0,3147	0	0				
MD9025	Max. Abhebeschub Hochtemp.	28 697,1	– 23,5769	0	0	– 225,2				
MD9028	Allgemein	– 31 899	– 8,5718	– 0,0276	0	0	37 206	0		
MD9028	Max. Steigschub	23 421	– 26,5453	0,2599	0	0				
MD9028	Max. Steigschub Hochtemp.	26 678,6	– 26,5453	0	0	– 217,2				
MD9028	Max. Abhebeschub	25 656	– 25,3418	0,2419	0	0				

▼M2

ACFTID	Schub-Rating (Thrust Rating)	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)
MD9028	Max. Abhebeschub Hochtemp.	30 520	– 25,3418	0	0	– 194,6				
MU3001	Allgemein	1 743,1	– 1,64678	– 0,00201	– 1,5642E-07	0			– 49,6794	0,545
MU3001	Max. Steigschub	1 919,5	– 1,99614	0,0615	– 2,40502E-06	0				
MU3001	Max. Abhebeschub	2 132,8	– 2,21793	0,068333	– 2,67224E-06	0				
PA42	Max. Steigschub	2 295,2	– 6,6307	0,041917	5,8567E-07	0				
PA42	Max. Abhebeschub	2 219,6	– 5,9898	0,044468	2,8008E-07	0				

▼**M2**

Tabelle I-8:

Koeffizienten für Propellertriebwerke

ACFT_ID	Schub-Rating (Thrust Rating)	Wirkungsgrad des Propellers	Installierte Nettoschubkraft (hp)
BEC58P	Max. Steigschub	0,90	261,3
BEC58P	Max. Abhebe-schub	0,90	310,0
CNA172	Max. Steigschub	0,69	140,0
CNA172	Max. Abhebe-schub	0,67	155,0
CNA182	Max. Steigschub	0,78	189,8
CNA182	Max. Abhebe-schub	0,75	222,4
CNA206	Max. Steigschub	0,77	234,0
CNA206	Max. Abhebe-schub	0,70	300,0
CNA20T	Max. Steigschub	0,77	238,0
CNA20T	Max. Abhebe-schub	0,69	310,0
CNA441	Max. Steigschub	0,90	620,0
CNA441	Max. Abhebe-schub	0,90	635,5
CVR580	Max. Steigschub	0,85	3 344,0
CVR580	Max. Abhebe-schub	0,85	3 800,0
DC3	Max. Steigschub	0,85	1 130,0
DC3	Max. Abhebe-schub	0,85	1 302,0
DC6	Max. Steigschub	0,90	1 750,0
DC6	Max. Abhebe-schub	0,90	1 900,0
DHC6	Max. Steigschub	0,90	557,5

▼**M2**

ACFT_ID	Schub-Rating (Thrust Rating)	Wirkungsgrad des Propellers	Installierte Nettoschubkraft (hp)
DHC6	Max. Abhebe-schub	0,90	587,0
DHC6QP	Max. Steigschub	0,90	557,5
DHC6QP	Max. Abhebe-schub	0,90	587,0
DHC7	Max. Steigschub	0,90	846,0
DHC7	Max. Abhebe-schub	0,90	940,0
HS748A	Max. Steigschub	0,90	1 805,0
HS748A	Max. Abhebe-schub	0,90	2 006,0
L188	Max. Steigschub	0,90	3 180,0
L188	Max. Abhebe-schub	0,90	3 460,0
PA30	Max. Steigschub	0,80	130,5
PA30	Max. Abhebe-schub	0,80	139,5
SD330	Max. Steigschub	0,90	972,0
SD330	Max. Abhebe-schub	0,90	1 080,0
SF340	Max. Steigschub	0,90	1 587,0
SF340	Max. Abhebe-schub	0,90	1 763,0

▼M2

Tabelle I-9:

Lärm-Leistung-Abstand-Daten (NPD-Daten)

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2CF650	LAmax	A	10 000,0	99,2	91,9	86,7	81,0	72,1	63,0	56,7	49,6	41,6	33,1
2CF650	LAmax	A	25 000,0	105,3	98,3	93,4	88,0	79,5	70,5	64,3	57,4	49,7	41,5
2CF650	LAmax	D	25 000,0	105,3	98,3	93,4	88,0	79,5	70,5	64,3	57,4	49,7	41,5
2CF650	LAmax	D	40 000,0	109,1	102,3	97,6	92,5	84,3	75,4	69,3	62,6	55,1	47,2
2CF650	SEL	A	10 000,0	99,9	95,0	91,4	87,5	81,3	74,6	69,7	64,2	57,7	50,7
2CF650	SEL	A	25 000,0	103,7	99,3	96,1	92,7	87,1	80,6	75,8	70,5	64,3	57,5
2CF650	SEL	D	25 000,0	103,7	99,3	96,1	92,7	87,1	80,6	75,8	70,5	64,3	57,5
2CF650	SEL	D	40 000,0	106,8	102,9	100,1	97,1	92,0	85,8	81,0	75,9	69,9	63,4
2CF680	LAmax	A	7 000,0	96,3	89,8	85,2	80,2	71,9	63,2	56,9	50,8	44,1	37,7
2CF680	LAmax	A	12 000,0	97,5	90,9	86,3	81,3	73,0	64,4	58,3	52,3	45,8	39,6
2CF680	LAmax	D	17 000,0	98,2	91,5	87,0	82,1	74,2	65,8	59,7	53,6	46,9	40,4
2CF680	LAmax	D	25 000,0	98,5	92,6	88,3	83,7	76,4	68,0	62,0	55,6	48,7	41,8
2CF680	LAmax	D	33 000,0	101,5	95,8	91,7	87,3	80,2	71,8	65,8	59,4	52,5	45,5
2CF680	LAmax	D	41 000,0	104,4	99,0	95,2	91,0	84,1	75,8	69,7	63,2	56,0	48,8
2CF680	SEL	A	7 000,0	98,1	93,9	90,8	87,4	81,4	75,0	70,3	65,7	60,6	55,7
2CF680	SEL	A	12 000,0	99,3	95,0	91,9	88,5	82,5	76,2	71,7	67,2	62,3	57,6

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2CF680	SEL	D	17 000,0	100,0	95,6	92,6	89,3	83,7	77,6	73,1	68,5	63,4	58,4
2CF680	SEL	D	25 000,0	100,3	96,7	93,9	90,9	85,9	79,8	75,4	70,5	65,2	59,8
2CF680	SEL	D	33 000,0	103,3	99,9	97,3	94,5	89,7	83,6	79,2	74,3	69,0	63,5
2CF680	SEL	D	41 000,0	106,2	103,1	100,8	98,2	93,6	87,6	83,1	78,1	72,5	66,8
2CF68D	LAmax	A	10 020,0	97,7	91,0	85,8	81,1	73,0	64,5	58,5	51,7	44,8	38,3
2CF68D	LAmax	A	23 190,0	103,3	96,5	91,5	86,5	77,5	68,3	61,7	54,6	47,5	40,4
2CF68D	LAmax	D	25 940,0	101,9	94,6	89,8	85,0	77,5	68,9	62,6	55,3	47,5	37,2
2CF68D	LAmax	D	39 180,0	104,2	97,6	93,1	89,0	81,7	73,4	66,8	60,1	52,2	42,2
2CF68D	LAmax	D	51 530,0	108,4	102,1	97,8	93,5	86,7	78,9	72,8	66,3	58,7	49,2
2CF68D	LAmax	D	55 500,0	111,4	105,1	100,8	96,5	88,7	82,4	76,3	70,3	62,7	54,0
2CF68D	SEL	A	10 020,0	99,5	95,1	91,4	88,3	82,5	76,3	71,9	66,6	61,3	56,3
2CF68D	SEL	A	23 190,0	105,1	100,6	97,1	93,7	87,0	80,1	75,1	69,5	64,0	58,4
2CF68D	SEL	D	25 940,0	103,7	98,7	95,4	92,2	87,0	80,7	76,0	70,2	64,0	55,2
2CF68D	SEL	D	39 180,0	106,0	101,7	98,7	96,2	91,2	85,2	80,2	75,0	68,7	60,2
2CF68D	SEL	D	51 530,0	110,2	106,2	103,4	100,7	96,2	90,7	86,2	81,2	75,2	67,2
2CF68D	SEL	D	55 500,0	113,2	109,2	106,4	103,7	98,2	94,2	89,7	85,2	79,2	72,0
2J155D	LAmax	A	500,0	87,0	79,3	74,0	68,2	59,0	49,2	42,4	35,2	27,6	20,0
2J155D	LAmax	A	1 000,0	92,9	85,4	80,2	74,6	65,6	56,0	49,4	42,4	35,0	27,6

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2J155D	LAmax	D	1 500,0	98,3	90,9	85,7	80,1	71,2	61,7	55,1	48,1	40,7	33,4
2J155D	LAmax	D	2 400,0	103,2	97,1	92,5	87,5	79,2	70,0	63,4	56,3	48,7	41,1
2J155D	LAmax	D	2 800,0	107,7	101,4	96,9	91,8	83,5	74,2	67,7	60,6	53,0	45,4
2J155D	SEL	A	500,0	87,3	81,9	78,1	73,8	66,9	59,3	54,0	48,3	42,3	36,2
2J155D	SEL	A	1 000,0	93,3	88,1	84,4	80,3	73,6	66,3	61,1	55,6	49,7	43,8
2J155D	SEL	D	1 500,0	99,5	94,3	90,6	86,5	79,9	72,6	67,5	62,0	56,1	50,3
2J155D	SEL	D	2 400,0	106,2	102,4	99,3	95,8	89,8	82,8	77,8	72,2	66,1	59,9
2J155D	SEL	D	2 800,0	109,9	106,0	102,9	99,4	93,3	86,4	81,3	75,7	69,6	63,4
2JT8D	LAmax	A	3 000,0	102,6	94,6	88,6	82,3	73,8	64,5	58,0	51,0	42,8	34,4
2JT8D	LAmax	A	6 000,0	105,4	97,9	91,5	85,8	77,2	68,5	61,9	55,1	47,1	38,5
2JT8D	LAmax	D	8 000,0	108,6	100,7	95,6	89,9	81,8	73,2	66,5	59,9	52,0	43,8
2JT8D	LAmax	D	10 000,0	111,6	104,3	99,5	94,6	86,3	77,7	71,8	64,9	57,2	48,9
2JT8D	LAmax	D	12 000,0	115,9	108,9	104,3	99,4	91,1	82,8	76,8	70,1	62,8	54,6
2JT8D	LAmax	D	14 000,0	120,8	113,4	109,4	104,5	96,4	88,2	82,3	75,8	68,6	60,9
2JT8D	SEL	A	3 000,0	102,3	97,2	92,9	88,5	82,8	75,6	70,9	65,4	58,8	51,8
2JT8D	SEL	A	6 000,0	106,1	100,5	96,7	93,0	87,2	80,9	76,1	70,7	64,1	56,9
2JT8D	SEL	D	8 000,0	108,8	103,9	100,5	96,8	91,5	85,7	80,5	75,1	68,9	62,0
2JT8D	SEL	D	10 000,0	111,4	107,2	104,3	101,1	95,7	89,5	85,0	79,8	73,5	66,7
2JT8D	SEL	D	12 000,0	115,1	111,1	108,4	105,5	100,2	94,3	89,9	85,0	78,8	72,1

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8D	SEL	D	14 000,0	119,8	115,9	113,3	110,5	105,4	99,7	95,3	90,3	84,5	78,4
2JT8D2	LAmax	A	4 000,0	89,8	82,7	78,0	73,2	65,6	57,3	51,1	44,5	37,7	31,3
2JT8D2	LAmax	A	4 667,0	90,8	83,6	79,0	74,2	66,6	58,2	52,0	45,4	38,6	32,2
2JT8D2	LAmax	A	5 333,0	91,8	84,6	79,9	75,1	67,5	59,1	52,9	46,3	39,4	33,0
2JT8D2	LAmax	A	6 000,0	92,9	85,6	80,9	76,1	68,4	60,0	53,8	47,1	40,3	33,9
2JT8D2	LAmax	D	9 000,0	100,6	93,9	89,5	84,8	77,3	69,0	62,9	56,1	49,2	42,5
2JT8D2	LAmax	D	11 000,0	103,0	96,3	91,9	87,2	79,6	71,2	65,0	58,2	51,2	44,4
2JT8D2	LAmax	D	13 000,0	105,4	98,7	94,2	89,5	81,8	73,3	67,1	60,2	53,1	46,3
2JT8D2	LAmax	D	15 000,0	107,8	101,1	96,6	91,8	84,1	75,5	69,2	62,2	55,1	48,2
2JT8D2	LAmax	D	17 000,0	110,2	103,5	99,0	94,2	86,4	77,6	71,3	64,2	57,0	50,1
2JT8D2	LAmax	D	19 000,0	112,6	105,9	101,4	96,5	88,6	79,8	73,4	66,2	59,0	52,0
2JT8D2	SEL	A	4 000,0	91,5	87,5	84,7	81,9	77,1	71,6	67,2	62,4	57,5	52,9
2JT8D2	SEL	A	4 667,0	92,6	88,5	85,8	82,9	78,1	72,6	68,2	63,4	58,5	53,8
2JT8D2	SEL	A	5 333,0	93,7	89,6	86,8	83,9	79,1	73,6	69,2	64,4	59,4	54,8
2JT8D2	SEL	A	6 000,0	94,7	90,6	87,8	84,9	80,1	74,6	70,2	65,4	60,4	55,7
2JT8D2	SEL	D	9 000,0	100,1	96,3	93,7	91,0	86,3	80,8	76,6	71,6	66,5	61,7
2JT8D2	SEL	D	11 000,0	102,4	98,7	96,1	93,3	88,6	83,0	78,7	73,7	68,7	63,8
2JT8D2	SEL	D	13 000,0	104,8	101,0	98,5	95,6	90,9	85,2	80,9	75,9	70,8	65,9
2JT8D2	SEL	D	15 000,0	107,1	103,4	100,8	98,0	93,1	87,4	83,1	78,0	72,9	68,0

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8D2	SEL	D	17 000,0	109,5	105,7	103,2	100,3	95,4	89,6	85,2	80,2	75,0	70,1
2JT8D2	SEL	D	19 000,0	111,8	108,1	105,5	102,7	97,7	91,8	87,4	82,3	77,2	72,2
2JT8DH	LAmax	A	3 000,0	88,6	83,0	76,9	71,2	62,7	54,1	48,0	41,2	33,4	25,2
2JT8DH	LAmax	A	6 000,0	93,9	88,7	84,5	79,9	72,5	64,0	57,8	50,8	42,9	34,3
2JT8DH	LAmax	D	8 000,0	101,1	94,5	90,0	85,2	77,5	68,8	62,5	55,4	47,3	38,7
2JT8DH	LAmax	D	10 000,0	103,5	96,9	92,5	87,7	79,9	71,2	64,8	57,6	49,6	41,2
2JT8DH	LAmax	D	12 000,0	108,0	101,4	97,0	92,2	84,5	75,8	69,4	62,4	54,4	45,9
2JT8DH	LAmax	D	14 000,0	110,7	104,2	99,8	95,1	87,5	79,0	72,8	65,9	58,2	50,0
2JT8DH	SEL	A	3 000,0	92,6	88,5	85,0	81,2	75,5	69,0	64,1	58,5	51,9	44,9
2JT8DH	SEL	A	6 000,0	97,9	93,6	90,8	87,9	83,0	76,7	71,7	65,9	59,2	51,8
2JT8DH	SEL	D	8 000,0	99,5	95,8	93,2	90,3	85,4	79,0	73,8	67,9	61,1	53,6
2JT8DH	SEL	D	10 000,0	103,6	99,9	97,3	94,4	89,5	83,0	77,8	71,8	65,0	57,7
2JT8DH	SEL	D	12 000,0	107,2	103,5	100,9	98,0	93,1	86,7	81,5	75,6	68,9	61,5
2JT8DH	SEL	D	14 000,0	110,8	107,2	104,6	101,8	97,0	90,6	85,6	79,9	73,4	66,4
2JT8DL	LAmax	A	3 000,0	92,7	85,7	80,8	75,8	67,8	59,0	52,6	45,4	37,2	28,7
2JT8DL	LAmax	A	6 000,0	96,7	89,9	85,3	80,4	72,4	63,6	57,2	50,0	41,8	33,2
2JT8DL	LAmax	D	8 000,0	102,0	95,2	90,7	85,8	77,8	69,0	62,6	55,5	47,3	38,7
2JT8DL	LAmax	D	10 000,0	105,7	98,5	93,9	89,0	81,0	72,2	65,8	58,6	50,6	42,0

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8DL	LAmax	D	12 000,0	109,3	102,5	98,0	93,2	85,3	76,5	70,0	62,9	54,9	46,4
2JT8DL	LAmax	D	14 000,0	112,5	105,8	101,3	96,4	88,5	79,5	72,9	65,7	57,6	49,1
2JT8DL	SEL	A	3 000,0	94,7	90,2	87,0	83,7	78,4	71,7	66,5	60,4	53,5	46,1
2JT8DL	SEL	A	6 000,0	97,9	94,0	91,2	88,2	83,0	76,5	71,2	65,2	58,3	50,8
2JT8DL	SEL	D	8 000,0	101,2	97,3	94,5	91,5	86,3	79,7	74,5	68,5	61,6	54,1
2JT8DL	SEL	D	10 000,0	104,6	101,3	98,4	95,3	90,1	83,6	78,3	72,4	65,5	58,1
2JT8DL	SEL	D	12 000,0	108,1	104,7	101,9	99,0	94,0	87,4	82,1	76,2	69,4	62,1
2JT8DL	SEL	D	14 000,0	111,7	108,0	105,3	102,4	97,3	90,6	85,3	79,2	72,3	65,0
2JT8DN	LAmax	A	3 000,0	90,6	84,2	79,7	74,9	67,3	59,2	53,6	47,7	41,5	35,4
2JT8DN	LAmax	A	5 000,0	95,8	89,3	84,8	80,0	72,4	64,3	58,8	52,9	46,6	40,5
2JT8DN	LAmax	D	6 000,0	96,8	90,8	86,5	81,8	74,1	65,8	59,9	53,7	47,0	40,4
2JT8DN	LAmax	D	8 000,0	101,2	95,2	90,9	86,1	78,5	70,2	64,4	58,2	51,6	45,0
2JT8DN	LAmax	D	10 000,0	105,1	99,1	94,7	90,0	82,3	73,8	67,9	61,6	54,8	48,0
2JT8DN	LAmax	D	12 000,0	108,5	102,5	98,1	93,3	85,5	77,0	71,0	64,6	57,8	51,0
2JT8DN	LAmax	D	14 000,0	111,4	105,4	101,0	96,3	88,5	80,1	74,1	67,8	60,9	54,2
2JT8DN	LAmax	D	16 000,0	113,8	107,8	103,4	98,7	90,9	82,5	76,5	70,1	63,3	56,6
2JT8DN	SEL	A	3 000,0	94,0	90,4	87,5	84,2	78,4	71,7	66,7	61,3	55,3	49,3
2JT8DN	SEL	A	5 000,0	98,5	94,9	92,1	88,8	83,0	76,3	71,4	66,0	60,0	53,9

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8DN	SEL	D	6 000,0	98,6	94,8	92,0	88,8	83,4	77,4	73,0	68,3	63,1	57,9
2JT8DN	SEL	D	8 000,0	102,7	99,0	96,1	92,9	87,6	81,5	77,2	72,5	67,4	62,3
2JT8DN	SEL	D	10 000,0	106,6	102,9	100,0	96,8	91,3	85,1	80,7	75,9	70,6	65,3
2JT8DN	SEL	D	12 000,0	110,2	106,4	103,5	100,2	94,7	88,4	83,9	79,0	73,7	68,3
2JT8DN	SEL	D	14 000,0	113,1	109,5	106,7	103,5	98,0	91,8	87,3	82,4	77,0	71,6
2JT8DN	SEL	D	16 000,0	115,9	112,3	109,5	106,3	100,8	94,6	90,1	85,2	79,8	74,4
2JT8DQ	LAmax	A	3 000,0	94,9	88,2	83,6	78,6	70,8	62,3	56,1	49,2	41,3	32,8
2JT8DQ	LAmax	A	6 000,0	99,1	92,4	87,8	82,8	75,0	66,5	60,3	53,4	45,5	37,0
2JT8DQ	LAmax	D	8 000,0	104,1	97,4	92,7	87,8	80,0	71,6	65,5	58,6	50,9	42,6
2JT8DQ	LAmax	D	10 000,0	109,2	102,5	98,4	92,8	85,2	76,8	70,8	64,1	56,5	48,5
2JT8DQ	LAmax	D	12 000,0	114,6	107,9	103,3	98,2	90,5	82,3	76,4	69,7	62,4	54,6
2JT8DQ	LAmax	D	14 000,0	120,1	113,4	108,8	104,0	96,1	87,9	82,1	75,6	68,4	60,9
2JT8DQ	SEL	A	3 000,0	94,6	90,8	87,9	84,8	79,8	73,4	69,0	63,6	57,2	50,2
2JT8DQ	SEL	A	6 000,0	99,8	96,0	93,1	90,0	85,0	78,9	74,2	68,8	62,4	55,4
2JT8DQ	SEL	D	8 000,0	104,3	100,6	97,7	94,7	89,7	83,7	79,1	73,8	67,6	60,8
2JT8DQ	SEL	D	10 000,0	109,0	105,2	102,5	99,5	94,6	88,6	84,1	79,0	72,9	66,3
2JT8DQ	SEL	D	12 000,0	113,8	110,1	107,4	104,5	99,6	93,8	89,3	84,2	78,4	72,1
2JT8DQ	SEL	D	14 000,0	119,1	115,4	112,8	110,0	105,1	99,4	95,0	90,1	84,4	78,4

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8DW	LAmax	A	3 000,0	102,6	94,6	88,6	82,3	73,8	64,5	58,0	51,0	42,8	34,4
2JT8DW	LAmax	A	6 000,0	105,4	97,9	91,5	85,8	77,2	68,5	61,9	55,1	47,1	38,5
2JT8DW	LAmax	D	8 000,0	108,6	100,7	95,6	89,9	81,8	73,2	66,5	59,9	52,0	43,8
2JT8DW	LAmax	D	10 000,0	111,6	104,3	99,5	94,6	86,3	77,7	71,8	64,9	57,2	48,9
2JT8DW	LAmax	D	12 000,0	115,9	108,9	104,3	99,4	91,1	82,8	76,8	70,1	62,8	54,6
2JT8DW	LAmax	D	14 000,0	120,8	113,4	109,4	104,5	96,4	88,2	82,3	75,8	68,6	60,9
2JT8DW	SEL	A	3 000,0	102,3	97,2	92,9	88,5	82,8	75,6	70,9	65,4	58,8	51,8
2JT8DW	SEL	A	6 000,0	106,1	100,5	96,7	93,0	87,2	80,9	76,1	70,7	64,1	56,9
2JT8DW	SEL	D	8 000,0	108,8	103,9	100,5	96,8	91,5	85,7	80,5	75,1	68,9	62,0
2JT8DW	SEL	D	10 000,0	111,4	107,2	104,3	101,1	95,7	89,5	85,0	79,8	73,5	66,7
2JT8DW	SEL	D	12 000,0	115,1	111,1	108,4	105,5	100,2	94,3	89,9	85,0	78,8	72,1
2JT8DW	SEL	D	14 000,0	119,8	115,9	113,3	110,5	105,4	99,7	95,3	90,3	84,5	78,4
2JT8QW	LAmax	A	3 000,0	94,9	88,2	83,6	78,6	70,8	62,3	56,1	49,2	41,3	32,8
2JT8QW	LAmax	A	6 000,0	99,1	92,4	87,8	82,8	75,0	66,5	60,3	53,4	45,5	37,0
2JT8QW	LAmax	D	8 000,0	104,1	97,4	92,7	87,8	80,0	71,6	65,5	58,6	50,9	42,6
2JT8QW	LAmax	D	10 000,0	109,2	102,5	98,4	92,8	85,2	76,8	70,8	64,1	56,5	48,5
2JT8QW	LAmax	D	12 000,0	114,6	107,9	103,3	98,2	90,5	82,3	76,4	69,7	62,4	54,6
2JT8QW	LAmax	D	14 000,0	120,1	113,4	108,8	104,0	96,1	87,9	82,1	75,6	68,4	60,9

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2JT8QW	SEL	A	3 000,0	94,6	90,8	87,9	84,8	79,8	73,4	69,0	63,6	57,2	50,2
2JT8QW	SEL	A	6 000,0	99,8	96,0	93,1	90,0	85,0	78,9	74,2	68,8	62,4	55,4
2JT8QW	SEL	D	8 000,0	104,3	100,6	97,7	94,7	89,7	83,7	79,1	73,8	67,6	60,8
2JT8QW	SEL	D	10 000,0	109,0	105,2	102,5	99,5	94,6	88,6	84,1	79,0	72,9	66,3
2JT8QW	SEL	D	12 000,0	113,8	110,1	107,4	104,5	99,6	93,8	89,3	84,2	78,4	72,1
2JT8QW	SEL	D	14 000,0	119,1	115,4	112,8	110,0	105,1	99,4	95,0	90,1	84,4	78,4
2PW535	LAmax	A	500,0	89,5	81,8	76,3	70,3	60,6	50,0	42,6	34,6	26,2	17,7
2PW535	LAmax	A	700,0	89,6	82,2	76,9	71,1	61,6	51,2	43,9	36,1	28,7	19,5
2PW535	LAmax	D	1 200,0	96,1	87,5	81,6	75,4	65,6	55,3	48,3	40,9	33,2	25,6
2PW535	LAmax	D	1 600,0	99,2	89,9	83,7	77,2	67,2	57,0	50,2	43,1	35,8	28,8
2PW535	LAmax	D	2 000,0	100,7	92,2	86,4	80,3	70,9	61,1	54,4	47,4	40,2	33,1
2PW535	LAmax	D	3 000,0	103,5	96,4	91,5	86,1	77,3	67,9	61,3	54,3	46,8	39,4
2PW535	SEL	A	500,0	89,4	84,8	81,3	77,4	70,8	63,2	57,8	51,9	45,6	39,1
2PW535	SEL	A	700,0	89,3	85,1	81,8	78,1	71,7	64,5	59,3	53,5	47,3	41,0
2PW535	SEL	D	1 200,0	90,8	87,1	84,1	80,7	74,7	67,8	62,8	57,2	51,1	44,9
2PW535	SEL	D	1 600,0	92,6	89,0	86,2	82,9	77,2	70,6	65,8	60,5	54,7	48,8
2PW535	SEL	D	2 000,0	96,0	92,3	89,4	86,1	80,4	73,9	69,2	64,0	58,3	52,6
2PW535	SEL	D	3 000,0	102,3	98,9	96,2	93,1	87,7	81,5	77,0	72,0	66,6	61,1

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
2R2800	LAmax	A	30,0	92,6	86,1	81,7	77,0	69,5	61,3	55,5	49,6	43,4	36,6
2R2800	LAmax	A	100,0	103,5	97,2	92,9	88,4	81,3	73,6	68,0	61,9	55,3	47,9
2R2800	LAmax	D	30,0	92,6	86,1	81,7	77,0	69,5	61,3	55,5	49,6	43,4	36,6
2R2800	LAmax	D	100,0	103,5	97,2	92,9	88,4	81,3	73,6	68,0	61,9	55,3	47,9
2R2800	SEL	A	30,0	96,9	92,7	89,7	86,5	81,3	75,3	71,0	66,6	61,9	56,6
2R2800	SEL	A	100,0	107,5	103,0	99,9	96,6	91,3	85,4	81,0	76,2	70,7	64,5
2R2800	SEL	D	30,0	96,9	92,7	89,7	86,5	81,3	75,3	71,0	66,6	61,9	56,6
2R2800	SEL	D	100,0	107,5	103,0	99,9	96,6	91,3	85,4	81,0	76,2	70,7	64,5
3JT8D	LAmax	A	3 000,0	104,6	96,6	90,6	84,3	75,8	66,5	60,0	53,0	44,8	36,4
3JT8D	LAmax	A	6 000,0	107,4	98,9	93,5	87,8	79,2	70,5	63,9	57,1	49,1	40,5
3JT8D	LAmax	D	8 000,0	110,6	102,7	97,6	91,9	83,8	75,2	68,5	61,9	54,0	45,8
3JT8D	LAmax	D	10 000,0	113,6	106,3	101,5	96,6	88,3	79,7	73,8	66,9	59,2	50,9
3JT8D	LAmax	D	12 000,0	117,9	110,9	106,3	101,4	93,1	84,8	78,8	72,1	64,8	56,6
3JT8D	LAmax	D	14 000,0	122,8	115,4	111,4	106,5	98,4	90,2	84,3	77,8	70,6	62,8
3JT8D	SEL	A	3 000,0	104,3	99,2	94,9	90,5	84,8	77,6	72,9	67,4	60,8	53,8
3JT8D	SEL	A	6 000,0	108,1	102,5	98,7	95,0	89,2	82,9	78,1	72,7	66,1	58,9
3JT8D	SEL	D	8 000,0	110,8	105,9	102,5	98,8	93,5	87,7	82,5	77,1	70,9	64,0
3JT8D	SEL	D	10 000,0	113,4	109,2	106,3	103,1	97,7	91,5	87,0	81,8	75,5	68,7

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
3JT8D	SEL	D	12 000,0	117,1	113,1	110,4	107,5	102,2	96,3	91,9	87,0	80,8	74,1
3JT8D	SEL	D	14 000,0	121,8	117,9	115,3	112,5	107,4	101,7	97,3	92,3	86,5	80,4
3JT8DQ	LAmax	A	3 000,0	96,9	90,2	85,6	80,6	72,8	64,3	58,1	51,2	43,3	34,8
3JT8DQ	LAmax	A	6 000,0	101,1	94,4	89,8	84,8	77,0	68,5	62,3	55,4	47,5	39,0
3JT8DQ	LAmax	D	8 000,0	106,1	99,4	94,8	89,8	82,0	73,6	67,5	60,6	52,9	44,6
3JT8DQ	LAmax	D	10 000,0	111,2	104,5	99,9	95,0	87,2	78,8	72,8	66,1	58,5	50,5
3JT8DQ	LAmax	D	12 000,0	116,6	109,9	105,3	100,4	92,5	84,3	78,4	71,7	64,4	56,6
3JT8DQ	LAmax	D	14 000,0	122,1	115,4	110,8	106,0	98,1	89,9	84,1	77,6	70,4	62,9
3JT8DQ	SEL	A	3 000,0	96,6	92,8	89,8	86,8	81,8	75,4	71,0	65,6	59,2	52,2
3JT8DQ	SEL	A	6 000,0	101,8	98,0	95,1	92,0	87,0	80,9	76,2	70,8	64,4	57,4
3JT8DQ	SEL	D	8 000,0	106,3	102,6	99,7	96,7	91,7	85,7	81,1	75,8	69,6	62,8
3JT8DQ	SEL	D	10 000,0	111,0	107,2	104,5	101,5	96,6	90,6	86,1	81,0	74,9	68,3
3JT8DQ	SEL	D	12 000,0	115,8	112,1	109,4	106,5	101,6	95,8	91,3	86,2	80,4	74,1
3JT8DQ	SEL	D	14 000,0	121,1	117,4	114,8	112,0	107,1	101,4	97,0	92,1	86,4	80,4
3JT8E5	LAmax	A	3 000,0	96,4	89,3	84,5	79,3	71,3	62,6	56,1	49,0	41,0	32,0
3JT8E5	LAmax	A	5 000,0	98,0	91,3	86,7	81,8	74,0	65,4	59,1	52,2	44,3	35,6
3JT8E5	LAmax	D	7 000,0	104,7	97,8	93,0	87,8	79,5	70,3	63,4	55,8	47,3	38,0
3JT8E5	LAmax	D	10 000,0	109,2	102,3	97,5	92,4	84,2	75,1	68,4	61,3	53,3	44,7

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
3JT8E5	LAmax	D	12 000,0	112,1	105,3	100,6	95,6	87,7	79,3	73,2	66,7	59,5	51,5
3JT8E5	LAmax	D	14 000,0	115,5	108,7	104,1	99,1	91,4	83,1	77,1	70,9	63,9	56,2
3JT8E5	SEL	A	3 000,0	98,2	93,4	90,1	86,5	80,8	74,4	69,5	63,9	57,5	50,0
3JT8E5	SEL	A	5 000,0	99,8	95,4	92,3	89,0	83,5	77,2	72,5	67,1	60,8	53,6
3JT8E5	SEL	D	7 000,0	106,5	101,9	98,6	95,0	89,0	82,1	76,8	70,7	63,8	56,0
3JT8E5	SEL	D	10 000,0	111,0	106,4	103,1	99,6	93,7	86,9	81,8	76,2	69,8	62,7
3JT8E5	SEL	D	12 000,0	113,9	109,4	106,2	102,8	97,2	91,1	86,6	81,6	76,0	69,5
3JT8E5	SEL	D	14 000,0	117,3	112,8	109,7	106,3	100,9	94,9	90,5	85,8	80,4	74,2
3JT8E7	LAmax	A	3 000,0	95,1	88,3	84,0	78,3	70,1	61,1	54,4	47,2	39,2	30,4
3JT8E7	LAmax	A	5 000,0	98,1	91,3	86,5	81,3	73,1	64,1	57,4	50,2	42,2	33,4
3JT8E7	LAmax	D	7 000,0	103,9	97,0	92,2	87,0	78,7	69,5	62,6	55,0	46,5	37,2
3JT8E7	LAmax	D	10 000,0	109,1	102,2	97,4	92,2	83,9	74,7	68,0	60,8	52,9	44,0
3JT8E7	LAmax	D	12 000,0	111,9	105,2	100,4	95,4	87,4	78,6	72,1	65,1	57,0	47,9
3JT8E7	LAmax	D	14 000,0	114,6	107,9	103,2	98,2	90,3	81,7	75,2	68,3	60,5	51,7
3JT8E7	SEL	A	3 000,0	96,9	92,4	89,6	85,5	79,6	72,9	67,8	62,1	55,7	48,4
3JT8E7	SEL	A	5 000,0	99,9	95,4	92,1	88,5	82,6	75,9	70,8	65,1	58,7	51,4
3JT8E7	SEL	D	7 000,0	105,7	101,1	97,8	94,2	88,2	81,3	76,0	69,9	63,0	55,2
3JT8E7	SEL	D	10 000,0	110,9	106,3	103,0	99,4	93,4	86,5	81,4	75,7	69,4	62,0

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
3JT8E7	SEL	D	12 000,0	113,7	109,3	106,0	102,6	96,9	90,4	85,5	80,0	73,5	65,9
3JT8E7	SEL	D	14 000,0	116,4	112,0	108,8	105,4	99,8	93,5	88,6	83,2	77,0	69,7
4R2800	LAmax	A	30,0	95,6	89,1	84,7	80,0	72,5	64,3	58,5	52,6	46,4	39,6
4R2800	LAmax	A	100,0	106,5	100,2	95,9	91,4	84,3	76,6	71,0	64,9	58,3	50,9
4R2800	LAmax	D	30,0	95,6	89,1	84,7	80,0	72,5	64,3	58,5	52,6	46,4	39,6
4R2800	LAmax	D	100,0	106,5	100,2	95,9	91,4	84,3	76,6	71,0	64,9	58,3	50,9
4R2800	SEL	A	30,0	99,9	95,7	92,7	89,5	84,3	78,3	74,0	69,6	64,9	59,6
4R2800	SEL	A	100,0	110,5	106,0	102,9	99,6	94,3	88,4	84,0	79,2	73,7	67,5
4R2800	SEL	D	30,0	99,9	95,7	92,7	89,5	84,3	78,3	74,0	69,6	64,9	59,6
4R2800	SEL	D	100,0	110,5	106,0	102,9	99,6	94,3	88,4	84,0	79,2	73,7	67,5
501D13	LAmax	A	30,0	93,0	86,4	81,8	76,9	68,9	59,4	52,0	44,0	36,2	28,6
501D13	LAmax	A	100,0	96,8	90,3	85,9	81,3	74,3	67,0	62,1	57,0	51,5	45,4
501D13	LAmax	D	30,0	93,0	86,4	81,8	76,9	68,9	59,4	52,0	44,0	36,2	28,6
501D13	LAmax	D	100,0	96,8	90,3	85,9	81,3	74,3	67,0	62,1	57,0	51,5	45,4
501D13	SEL	A	30,0	95,0	90,7	87,6	84,2	78,4	71,2	65,3	58,8	52,5	46,4
501D13	SEL	A	100,0	97,1	92,8	89,9	86,8	82,0	77,0	73,6	69,9	66,0	61,4
501D13	SEL	D	30,0	95,0	90,7	87,6	84,2	78,4	71,2	65,3	58,8	52,5	46,4

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
501D13	SEL	D	100,0	97,1	92,8	89,9	86,8	82,0	77,0	73,6	69,9	66,0	61,4
A310	LAmax	A	3 000,0	92,2	86,2	81,7	77,0	69,2	60,4	54,0	47,1	39,4	31,4
A310	LAmax	A	12 000,0	95,5	89,4	84,4	79,2	70,8	61,9	55,6	48,6	40,8	32,6
A310	LAmax	D	20 000,0	101,6	93,8	88,6	82,7	73,0	63,1	56,1	48,3	40,1	31,8
A310	LAmax	D	30 000,0	103,4	95,3	89,9	84,2	75,4	66,1	59,6	52,5	44,5	36,1
A310	LAmax	D	40 000,0	104,4	96,9	91,9	86,6	78,3	69,2	62,7	55,7	48,0	39,7
A310	LAmax	D	50 000,0	108,8	101,6	96,7	91,5	83,0	73,7	67,7	61,0	53,3	44,8
A310	SEL	A	3 000,0	97,5	93,3	90,1	87,0	81,6	75,7	71,2	66,4	60,0	51,9
A310	SEL	A	12 000,0	98,9	94,5	91,3	88,0	82,6	76,4	71,8	66,4	60,5	52,3
A310	SEL	D	20 000,0	102,7	98,3	94,5	90,5	83,8	76,5	71,6	66,1	59,5	52,7
A310	SEL	D	30 000,0	103,7	99,2	95,8	92,3	86,7	80,4	75,8	70,4	64,3	57,6
A310	SEL	D	40 000,0	104,5	100,4	97,6	94,4	89,2	83,4	79,0	73,9	68,0	61,4
A310	SEL	D	50 000,0	108,0	103,9	101,2	98,2	93,3	87,8	83,6	78,6	72,9	66,4
AE3007	LAmax	A	2 000,0	85,5	78,7	74,2	69,3	61,5	52,7	46,4	39,3	31,2	22,7
AE3007	LAmax	A	3 000,0	90,4	83,5	78,7	73,5	65,5	56,8	50,6	43,6	35,4	26,9
AE3007	LAmax	D	4 000,0	90,8	84,3	79,8	75,1	67,5	58,9	52,6	45,5	37,4	28,6
AE3007	LAmax	D	5 000,0	93,0	86,6	82,1	77,4	69,8	61,2	54,9	47,8	39,8	31,3
AE3007	LAmax	D	6 000,0	96,0	89,5	85,0	80,3	72,6	64,0	57,7	50,6	42,5	34,0
AE3007	SEL	A	2 000,0	89,8	85,6	82,7	79,5	74,1	67,8	63,2	57,7	51,4	44,3

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
AE3007	SEL	A	3 000,0	92,7	88,6	85,6	82,3	77,0	70,9	66,3	61,0	54,8	47,9
AE3007	SEL	D	4 000,0	91,7	88,1	85,4	82,5	77,7	72,0	67,6	62,4	56,1	49,1
AE3007	SEL	D	5 000,0	93,6	90,0	87,4	84,6	79,8	74,2	69,9	64,8	58,7	51,9
AE3007	SEL	D	6 000,0	96,7	93,0	90,3	87,5	82,8	77,2	72,8	67,7	61,6	54,9
AE300C	LAmax	A	1 100,0	88,6	80,4	74,8	69,0	59,9	50,4	44,0	37,0	30,4	23,6
AE300C	LAmax	A	1 400,0	88,6	80,4	74,8	69,0	59,9	50,4	44,0	37,0	30,4	23,6
AE300C	LAmax	A	1 900,0	88,6	80,7	75,3	69,5	60,6	51,3	44,9	38,1	31,3	24,5
AE300C	LAmax	D	3 500,0	90,6	83,5	78,4	73,1	64,4	55,2	48,7	42,0	34,7	27,5
AE300C	LAmax	D	4 500,0	92,7	85,7	80,7	75,5	67,1	58,1	51,9	45,2	38,3	31,4
AE300C	LAmax	D	5 500,0	94,7	88,0	83,3	78,2	69,9	60,9	54,7	47,9	40,9	33,9
AE300C	SEL	A	1 100,0	91,1	86,1	82,6	78,7	72,5	65,8	61,1	56,0	50,8	45,5
AE300C	SEL	A	1 400,0	91,1	86,1	82,6	78,7	72,5	65,8	61,1	56,0	50,8	45,5
AE300C	SEL	A	1 900,0	92,5	87,1	83,3	79,4	73,1	66,4	61,8	56,7	51,8	46,8
AE300C	SEL	D	3 500,0	92,9	88,2	84,7	80,8	74,4	67,2	62,1	56,7	50,6	44,6
AE300C	SEL	D	4 500,0	95,2	90,4	87,0	83,2	77,1	70,4	65,7	60,6	55,2	49,8
AE300C	SEL	D	5 500,0	96,6	92,4	89,3	85,7	79,7	72,9	68,0	62,7	57,0	51,2
AL502L	LAmax	A	1 900,0	88,4	81,5	76,6	71,3	62,7	53,2	46,4	39,1	31,4	23,2
AL502L	LAmax	A	5 000,0	98,0	91,5	86,9	82,2	74,4	65,8	59,4	52,6	45,1	36,8

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
AL502L	LAmax	D	1 900,0	88,4	81,5	76,6	71,3	62,7	53,2	46,4	39,1	31,4	23,2
AL502L	LAmax	D	5 000,0	98,0	91,5	86,9	82,2	74,4	65,8	59,4	52,6	45,1	36,8
AL502L	SEL	A	1 900,0	90,2	85,5	82,1	78,3	72,0	64,7	59,4	53,6	47,4	40,7
AL502L	SEL	A	5 000,0	101,1	96,8	93,8	90,5	85,0	78,6	73,8	68,4	62,5	55,6
AL502L	SEL	D	1 900,0	90,2	85,5	82,1	78,3	72,0	64,7	59,4	53,6	47,4	40,7
AL502L	SEL	D	5 000,0	101,1	96,8	93,8	90,5	85,0	78,6	73,8	68,4	62,5	55,6
AL502R	LAmax	A	1 600,0	91,2	84,5	79,7	74,5	66,3	57,0	50,1	42,3	33,7	25,0
AL502R	LAmax	A	5 200,0	101,6	94,8	89,8	84,6	76,3	67,5	61,2	54,3	47,0	39,7
AL502R	LAmax	D	1 600,0	91,2	84,5	79,7	74,5	66,3	57,0	50,1	42,3	33,7	25,0
AL502R	LAmax	D	5 200,0	101,6	94,8	89,8	84,6	76,3	67,5	61,2	54,3	47,0	39,7
AL502R	SEL	A	1 600,0	92,9	89,0	86,0	82,7	77,3	70,4	65,0	58,7	51,6	44,3
AL502R	SEL	A	5 200,0	102,3	98,4	95,4	92,1	86,8	80,4	75,6	70,3	64,4	58,7
AL502R	SEL	D	1 600,0	92,9	89,0	86,0	82,7	77,3	70,4	65,0	58,7	51,6	44,3
AL502R	SEL	D	5 200,0	102,3	98,4	95,4	92,1	86,8	80,4	75,6	70,3	64,4	58,7
BR710	LAmax	A	1 830,0	87,7	80,6	75,8	70,7	62,6	54,0	47,8	41,1	33,7	26,0
BR710	LAmax	A	2 000,0	87,9	80,7	75,9	70,7	62,7	54,0	47,9	41,2	33,7	25,9
BR710	LAmax	A	3 000,0	88,9	81,7	76,7	71,5	63,4	54,8	48,6	41,7	34,1	26,1
BR710	LAmax	A	4 000,0	90,1	82,9	77,9	72,7	64,6	55,9	49,7	42,8	35,1	27,1

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
BR710	LAmax	A	5 000,0	92,5	85,3	80,4	75,0	66,6	57,6	51,1	44,0	35,9	27,5
BR710	LAmax	A	6 000,0	94,7	87,7	82,7	77,3	68,8	59,8	53,3	46,0	37,9	29,3
BR710	LAmax	A	7 000,0	96,7	89,7	84,7	79,3	70,9	61,8	55,2	47,9	39,7	31,1
BR710	LAmax	A	8 000,0	98,4	91,5	86,5	81,1	72,7	63,6	57,1	49,8	41,6	32,9
BR710	LAmax	A	9 000,0	99,9	93,0	88,0	82,7	74,4	65,3	58,8	51,5	43,3	34,7
BR710	LAmax	A	10 000,0	101,0	94,1	89,3	84,0	75,8	66,8	60,4	53,2	45,0	36,5
BR710	LAmax	A	11 000,0	101,6	95,0	90,2	85,1	77,0	68,2	61,8	54,7	46,7	38,3
BR710	LAmax	A	12 000,0	102,6	95,6	90,9	85,9	78,0	69,3	63,1	56,1	48,3	40,1
BR710	LAmax	A	12 900,0	102,9	95,9	91,3	86,4	78,7	70,3	64,1	57,3	49,7	41,7
BR710	LAmax	D	4 000,0	90,0	82,7	77,7	72,5	64,1	55,2	48,9	41,8	33,9	25,7
BR710	LAmax	D	5 000,0	92,5	85,3	80,4	75,0	66,6	57,6	51,1	44,0	35,9	27,5
BR710	LAmax	D	6 000,0	94,7	87,7	82,7	77,3	68,8	59,8	53,3	46,0	37,9	29,3
BR710	LAmax	D	7 000,0	96,7	89,7	84,7	79,3	70,9	61,8	55,2	47,9	39,7	31,1
BR710	LAmax	D	8 000,0	98,4	91,5	86,5	81,1	72,7	63,6	57,1	49,8	41,6	32,9
BR710	LAmax	D	9 000,0	99,9	93,0	88,0	82,7	74,4	65,3	58,8	51,5	43,3	34,7
BR710	LAmax	D	10 000,0	101,0	94,1	89,3	84,0	75,8	66,8	60,4	53,2	45,0	36,5
BR710	LAmax	D	11 000,0	101,6	95,0	90,2	85,1	77,0	68,2	61,8	54,7	46,7	38,3
BR710	LAmax	D	12 000,0	102,6	95,6	90,9	85,9	78,0	69,3	63,1	56,1	48,3	40,1

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
BR710	LAmax	D	12 900,0	102,9	95,9	91,3	86,4	78,7	70,3	64,1	57,3	49,7	41,7
BR710	SEL	A	1 830,0	90,3	85,8	82,8	79,6	74,3	68,3	63,8	58,7	53,0	46,8
BR710	SEL	A	2 000,0	90,3	85,9	82,9	79,7	74,4	68,4	63,9	58,8	53,0	46,8
BR710	SEL	A	3 000,0	91,0	86,6	83,6	80,3	75,0	69,1	64,6	59,5	53,6	47,2
BR710	SEL	A	4 000,0	92,2	87,6	84,5	81,2	76,0	70,1	65,7	60,6	54,7	48,2
BR710	SEL	A	5 000,0	92,7	88,5	85,6	82,3	76,9	70,8	66,3	61,1	54,9	48,1
BR710	SEL	A	6 000,0	94,7	90,5	87,6	84,2	78,8	72,7	68,1	62,9	56,7	49,9
BR710	SEL	A	7 000,0	96,5	92,4	89,4	86,1	80,6	74,5	69,9	64,7	58,5	51,7
BR710	SEL	A	8 000,0	98,1	94,1	91,1	87,8	82,3	76,2	71,7	66,4	60,3	53,5
BR710	SEL	A	9 000,0	99,6	95,6	92,6	89,4	83,9	77,9	73,4	68,1	62,0	55,3
BR710	SEL	A	10 000,0	100,9	96,9	94,0	90,8	85,5	79,5	75,0	69,8	63,8	57,1
BR710	SEL	A	11 000,0	102,1	98,1	95,3	92,2	86,9	81,0	76,6	71,5	65,5	58,9
BR710	SEL	A	12 000,0	103,1	99,1	96,4	93,4	88,3	82,5	78,1	73,1	67,2	60,7
BR710	SEL	A	12 900,0	103,8	99,9	97,3	94,4	89,5	83,8	79,5	74,5	68,7	62,3
BR710	SEL	D	4 000,0	90,5	86,4	83,5	80,2	74,9	68,9	64,4	59,2	53,0	46,2
BR710	SEL	D	5 000,0	92,7	88,5	85,6	82,3	76,9	70,8	66,3	61,1	54,9	48,1
BR710	SEL	D	6 000,0	94,7	90,5	87,6	84,2	78,8	72,7	68,1	62,9	56,7	49,9
BR710	SEL	D	7 000,0	96,5	92,4	89,4	86,1	80,6	74,5	69,9	64,7	58,5	51,7

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
BR710	SEL	D	8 000,0	98,1	94,1	91,1	87,8	82,3	76,2	71,7	66,4	60,3	53,5
BR710	SEL	D	9 000,0	99,6	95,6	92,6	89,4	83,9	77,9	73,4	68,1	62,0	55,3
BR710	SEL	D	10 000,0	100,9	96,9	94,0	90,8	85,5	79,5	75,0	69,8	63,8	57,1
BR710	SEL	D	11 000,0	102,1	98,1	95,3	92,2	86,9	81,0	76,6	71,5	65,5	58,9
BR710	SEL	D	12 000,0	103,1	99,1	96,4	93,4	88,3	82,5	78,1	73,1	67,2	60,7
BR710	SEL	D	12 900,0	103,8	99,9	97,3	94,4	89,5	83,8	79,5	74,5	68,7	62,3
BR715	LAmax	A	4 250,0	89,2	81,6	76,8	71,6	63,4	54,6	48,3	41,6	34,7	28,2
BR715	LAmax	A	5 000,0	89,6	82,4	77,5	72,4	64,2	55,4	49,1	42,3	35,5	28,9
BR715	LAmax	A	5 750,0	89,9	83,0	78,2	73,0	64,9	56,1	49,7	43,0	36,1	29,6
BR715	LAmax	A	9 875,0	93,8	87,0	82,4	77,6	69,8	61,4	55,3	48,6	41,8	35,3
BR715	LAmax	D	11 000,0	95,7	88,9	84,3	79,5	71,7	63,1	57,0	50,2	43,4	36,9
BR715	LAmax	D	13 000,0	98,6	91,9	87,3	82,5	74,6	66,0	59,8	52,9	46,0	39,4
BR715	LAmax	D	15 000,0	101,2	94,5	90,0	85,1	77,2	68,5	62,2	55,3	48,3	41,6
BR715	LAmax	D	17 000,0	103,5	97,0	92,4	87,5	79,6	70,7	64,4	57,4	50,4	43,7
BR715	LAmax	D	19 000,0	106,4	99,9	95,3	90,4	82,4	73,4	67,0	60,0	52,9	46,2
BR715	LAmax	D	19 750,0	107,5	101,0	96,5	91,6	83,5	74,5	68,1	61,1	53,9	47,2
BR715	SEL	A	4 250,0	91,9	87,1	84,1	80,7	75,2	69,0	64,4	59,4	54,2	49,4
BR715	SEL	A	5 000,0	92,2	88,0	84,9	81,5	76,1	69,9	65,3	60,3	55,2	50,3

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
BR715	SEL	A	5 750,0	92,5	88,6	85,6	82,2	76,8	70,6	66,0	61,0	55,9	51,1
BR715	SEL	A	9 875,0	95,7	91,5	88,7	85,6	80,5	74,8	70,5	65,6	60,7	56,0
BR715	SEL	D	11 000,0	97,3	93,1	90,3	87,2	82,1	76,4	72,1	67,2	62,3	57,6
BR715	SEL	D	13 000,0	99,8	95,7	92,9	89,8	84,7	78,9	74,7	69,8	64,9	60,2
BR715	SEL	D	15 000,0	102,1	98,0	95,2	92,1	87,0	81,2	77,0	72,1	67,2	62,5
BR715	SEL	D	17 000,0	104,1	100,1	97,3	94,2	89,1	83,3	79,0	74,2	69,2	64,6
BR715	SEL	D	19 000,0	106,6	102,7	99,8	96,7	91,6	85,8	81,5	76,7	71,8	67,2
BR715	SEL	D	19 750,0	107,6	103,7	100,8	97,7	92,6	86,8	82,5	77,7	72,8	68,2
CF34	LAmax	A	2 000,0	87,3	80,7	76,0	71,1	63,0	54,1	47,6	40,6	33,0	24,6
CF34	LAmax	A	3 000,0	90,6	83,8	79,0	73,9	65,6	56,5	49,8	42,7	34,9	26,5
CF34	LAmax	D	4 000,0	93,1	86,3	81,5	76,5	68,4	59,6	53,1	46,0	38,2	29,6
CF34	LAmax	D	5 000,0	95,0	88,2	83,5	78,6	70,6	61,9	55,6	48,7	40,9	32,3
CF34	LAmax	D	6 000,0	97,2	90,9	86,1	81,2	73,2	64,5	58,2	51,5	43,5	34,9
CF34	SEL	A	2 000,0	90,9	86,7	83,3	79,9	74,1	67,4	62,4	56,9	50,7	43,9
CF34	SEL	A	3 000,0	94,3	89,8	86,5	82,9	76,9	70,0	64,8	59,2	52,9	46,0
CF34	SEL	D	4 000,0	96,3	91,8	88,5	85,0	79,1	72,5	67,5	61,9	55,6	48,6
CF34	SEL	D	5 000,0	97,7	93,2	90,0	86,5	80,8	74,3	69,5	64,1	57,9	50,7
CF34	SEL	D	6 000,0	99,7	95,2	92,0	88,5	82,8	76,3	71,5	66,1	59,9	52,7

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF3410E	LAmax	A	3 000,0	90,1	83,6	79,1	74,4	66,9	58,6	52,6	45,7	37,9	29,5
CF3410E	LAmax	A	5 000,0	91,9	85,3	80,7	75,9	68,3	59,9	53,9	47,2	39,6	31,4
CF3410E	LAmax	D	8 000,0	94,9	88,5	84,0	79,3	71,9	63,7	57,7	51,0	43,3	34,8
CF3410E	LAmax	D	10 000,0	97,6	91,1	86,6	81,9	74,3	66,0	60,2	53,4	45,6	37,1
CF3410E	LAmax	D	15 000,0	103,3	96,8	92,3	87,5	79,8	71,3	65,1	58,3	50,4	42,0
CF3410E	SEL	A	3 000,0	92,5	88,8	86,1	83,2	78,4	72,7	68,3	63,3	57,2	50,5
CF3410E	SEL	A	5 000,0	93,9	90,1	87,4	84,4	79,5	73,9	69,6	64,7	58,9	52,4
CF3410E	SEL	D	8 000,0	95,9	92,2	89,6	86,7	81,8	76,3	72,1	67,1	61,2	54,5
CF3410E	SEL	D	10 000,0	98,6	94,9	92,1	89,2	84,4	78,8	74,6	69,9	63,9	57,2
CF3410E	SEL	D	15 000,0	103,8	100,2	97,5	94,6	89,8	84,1	79,9	74,9	69,1	62,6
CF348C5	LAmax	A	2 500,0	89,7	83,1	78,6	73,8	66,2	57,6	51,3	44,1	36,0	27,3
CF348C5	LAmax	A	7 250,0	91,3	84,7	80,2	75,4	67,6	58,9	52,6	45,5	37,6	29,2
CF348C5	LAmax	D	7 250,0	94,5	87,9	83,5	78,7	71,0	62,3	56,0	48,8	40,5	31,7
CF348C5	LAmax	D	16 250,0	103,6	97,1	92,6	87,9	80,2	71,6	65,3	58,3	50,3	42,0
CF348C5	SEL	A	2 500,0	93,1	89,2	86,4	83,3	78,2	72,0	67,1	61,5	54,9	47,7
CF348C5	SEL	A	7 250,0	95,2	91,0	88,1	85,0	79,8	73,6	68,8	63,2	56,8	49,9
CF348C5	SEL	D	7 250,0	96,4	92,3	89,5	86,5	81,5	75,3	70,4	64,7	58,0	50,6
CF348C5	SEL	D	16 250,0	104,7	100,9	98,2	95,3	90,4	84,4	79,6	74,0	67,6	60,7

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF348E	LAmax	A	3 000,0	91,1	84,4	79,8	74,8	66,8	57,8	51,3	44,0	35,9	27,5
CF348E	LAmax	A	4 000,0	92,0	85,3	80,7	75,8	67,8	59,0	52,5	45,5	37,6	29,6
CF348E	LAmax	D	7 000,0	95,5	88,9	84,3	79,4	71,5	62,8	56,5	49,5	41,6	33,5
CF348E	LAmax	D	9 000,0	99,3	92,7	88,2	83,4	75,5	66,8	60,6	53,7	46,0	38,0
CF348E	LAmax	D	11 000,0	103,3	96,6	92,0	87,1	79,2	70,3	64,0	57,2	49,6	41,8
CF348E	SEL	A	3 000,0	93,5	89,6	86,7	83,5	78,2	72,0	67,2	61,6	55,3	48,6
CF348E	SEL	A	4 000,0	94,7	90,7	87,9	84,7	79,4	73,3	68,7	63,3	57,2	50,7
CF348E	SEL	D	7 000,0	97,3	93,2	90,5	87,4	82,3	76,2	71,7	66,4	60,4	54,0
CF348E	SEL	D	9 000,0	100,3	96,5	93,9	91,0	86,0	80,3	75,9	70,9	65,0	58,6
CF348E	SEL	D	11 000,0	103,4	99,7	97,1	94,2	89,4	83,8	79,5	74,6	68,9	62,5
CF565C	LAmax	A	3 000,0	93,3	86,6	82,1	77,3	69,7	61,5	55,6	48,9	41,5	33,6
CF565C	LAmax	A	5 000,0	94,2	87,3	82,5	77,6	69,9	61,6	55,6	49,0	41,5	33,6
CF565C	LAmax	D	12 500,0	98,9	89,4	82,8	76,4	67,3	57,8	51,3	44,2	36,3	27,7
CF565C	LAmax	D	20 000,0	103,4	95,3	89,8	83,9	75,3	66,2	59,9	53,0	45,0	36,3
CF565C	LAmax	D	27 500,0	106,9	99,4	94,4	89,3	81,0	71,9	65,4	58,3	50,2	41,5
CF565C	SEL	A	3 000,0	98,7	92,8	89,9	86,8	81,7	76,0	71,7	66,6	60,8	54,3
CF565C	SEL	A	5 000,0	99,0	93,3	90,1	86,9	81,9	76,1	71,8	66,7	60,9	54,3
CF565C	SEL	D	12 500,0	98,8	92,6	88,7	84,8	78,6	71,9	67,1	61,6	55,4	48,5

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF565C	SEL	D	20 000,0	105,3	99,9	96,4	92,9	87,3	81,0	76,4	70,9	64,7	57,8
CF565C	SEL	D	27 500,0	108,0	103,5	100,5	97,4	92,1	86,2	81,7	76,2	70,7	64,6
CF567B	LAmax	A	3 000,0	93,0	85,9	81,1	76,1	68,0	59,2	52,5	45,6	37,5	29,3
CF567B	LAmax	A	4 000,0	93,6	86,5	81,7	76,6	68,7	59,9	53,4	46,6	37,8	29,7
CF567B	LAmax	A	5 000,0	94,1	87,0	82,2	77,2	69,2	60,5	54,1	47,4	39,0	31,1
CF567B	LAmax	A	6 000,0	94,6	87,5	82,7	77,6	69,7	61,1	54,7	48,1	40,4	32,9
CF567B	LAmax	A	7 000,0	95,0	87,9	83,0	78,0	70,1	61,5	55,2	48,7	41,8	34,5
CF567B	LAmax	D	10 000,0	95,2	87,9	83,6	78,8	71,3	63,0	57,3	50,4	44,2	36,9
CF567B	LAmax	D	13 000,0	98,1	91,0	86,7	82,0	74,5	66,3	60,7	53,9	46,9	39,6
CF567B	LAmax	D	16 000,0	100,5	93,7	89,3	84,6	77,3	69,2	63,5	56,8	49,4	42,1
CF567B	LAmax	D	19 000,0	102,7	96,0	91,7	87,1	79,7	71,7	66,1	59,5	52,2	44,9
CF567B	LAmax	D	23 500,0	107,2	100,9	96,5	91,9	84,7	76,8	71,4	64,6	57,7	50,4
CF567B	SEL	A	3 000,0	95,5	91,3	88,2	84,9	79,5	73,3	68,3	63,2	55,9	49,6
CF567B	SEL	A	4 000,0	96,2	91,9	88,8	85,6	80,2	74,1	69,4	64,3	56,8	50,7
CF567B	SEL	A	5 000,0	96,7	92,5	89,4	86,1	80,8	74,8	70,1	65,2	58,0	52,4
CF567B	SEL	A	6 000,0	97,2	93,0	89,9	86,7	81,4	75,5	70,9	66,0	59,4	54,3
CF567B	SEL	A	7 000,0	97,7	93,4	90,4	87,1	81,9	76,0	71,5	66,7	60,8	55,6
CF567B	SEL	D	10 000,0	96,3	92,1	89,4	86,3	81,4	75,9	72,0	67,0	61,3	51,9

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF567B	SEL	D	13 000,0	99,2	95,2	92,4	89,4	84,7	79,3	75,4	70,5	64,5	56,1
CF567B	SEL	D	16 000,0	101,7	97,6	95,0	92,1	87,4	82,1	78,3	73,5	67,3	60,0
CF567B	SEL	D	19 000,0	103,9	99,9	97,3	94,5	89,9	84,7	81,0	76,2	70,3	63,7
CF567B	SEL	D	23 500,0	108,4	104,5	102,0	99,3	95,0	89,9	86,4	81,5	75,5	69,5
CF66D	LAmax	A	8 000,0	99,2	92,0	86,6	81,0	72,1	63,0	56,5	49,1	40,8	32,5
CF66D	LAmax	A	14 000,0	102,1	95,0	89,9	84,5	76,0	67,0	60,6	53,3	45,1	37,1
CF66D	LAmax	D	20 000,0	104,5	97,6	92,7	87,5	79,3	70,4	64,1	56,9	48,9	41,0
CF66D	LAmax	D	28 000,0	106,2	99,4	94,6	89,5	81,5	72,6	66,4	59,3	51,3	43,6
CF66D	LAmax	D	36 000,0	107,8	101,1	96,5	91,5	83,7	74,9	68,7	61,7	53,8	46,2
CF66D	SEL	A	8 000,0	100,7	95,5	91,7	87,5	81,1	74,0	68,8	63,0	56,3	49,7
CF66D	SEL	A	14 000,0	104,4	99,5	95,9	92,0	85,9	79,0	73,9	68,3	61,7	55,2
CF66D	SEL	D	20 000,0	106,8	102,2	98,7	95,0	89,0	82,3	77,3	71,8	65,4	58,9
CF66D	SEL	D	28 000,0	109,3	104,8	101,4	98,0	92,2	85,6	80,7	75,3	69,0	62,6
CF66D	SEL	D	36 000,0	110,9	106,6	103,3	100,0	94,3	87,8	83,0	77,6	71,4	65,1
CF680C	LAmax	A	5 500,0	94,4	87,4	82,8	78,0	70,4	61,9	55,7	48,8	40,9	31,7
CF680C	LAmax	A	7 000,0	95,3	88,1	83,5	78,5	70,7	62,1	55,8	49,0	40,9	31,4
CF680C	LAmax	A	12 000,0	95,9	88,8	84,1	79,1	71,3	62,7	56,4	49,6	41,7	32,5
CF680C	LAmax	A	15 000,0	98,9	91,2	86,2	80,7	72,3	63,4	57,0	50,1	42,0	32,1

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF680C	LAmax	D	17 000,0	101,6	93,6	87,8	81,4	71,6	62,2	55,8	48,8	40,6	30,5
CF680C	LAmax	D	21 000,0	100,8	93,1	87,6	81,7	72,6	63,6	57,4	50,7	42,7	33,0
CF680C	LAmax	D	25 000,0	100,6	93,1	87,8	82,3	73,8	65,0	59,0	52,4	44,7	35,2
CF680C	LAmax	D	33 000,0	101,3	94,2	89,3	84,2	76,3	67,9	62,1	55,7	48,2	39,2
CF680C	LAmax	D	41 000,0	103,1	96,3	91,5	86,7	79,1	70,9	65,1	58,9	51,5	42,6
CF680C	LAmax	D	54 000,0	109,7	103,2	98,8	94,0	86,4	78,2	72,5	66,2	59,0	50,4
CF680C	SEL	A	5 500,0	95,9	93,2	90,4	87,2	82,1	76,2	71,6	66,4	60,4	53,5
CF680C	SEL	A	7 000,0	96,6	93,7	90,7	87,5	82,2	76,2	71,5	66,4	60,4	53,4
CF680C	SEL	A	12 000,0	98,0	94,9	91,8	88,5	83,0	76,9	72,2	67,1	61,0	53,9
CF680C	SEL	A	15 000,0	99,2	97,1	93,8	90,1	84,2	77,6	72,9	67,7	61,6	54,5
CF680C	SEL	D	17 000,0	104,5	99,3	95,3	90,7	83,1	75,4	70,6	65,4	59,2	51,4
CF680C	SEL	D	21 000,0	103,1	98,4	94,7	90,5	83,7	76,8	72,3	67,3	61,4	53,9
CF680C	SEL	D	25 000,0	102,5	98,0	94,6	90,8	84,6	78,2	73,8	69,1	63,4	56,2
CF680C	SEL	D	33 000,0	102,6	98,5	95,5	92,1	86,7	80,9	76,9	72,3	66,9	60,1
CF680C	SEL	D	41 000,0	104,0	100,1	97,3	94,2	89,2	83,8	79,9	75,4	70,1	63,5
CF680C	SEL	D	54 000,0	109,8	106,1	103,6	100,8	96,1	90,8	86,9	82,6	77,5	71,2
CF680E	LAmax	A	6 000,0	93,8	86,6	82,0	77,2	69,6	61,4	55,4	48,7	41,1	33,0
CF680E	LAmax	A	12 000,0	96,7	89,2	84,3	79,1	71,0	62,4	56,2	49,2	41,6	33,5

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CF680E	LAmax	D	34 000,0	105,5	97,4	92,0	86,3	77,7	68,4	61,8	54,3	46,2	37,4
CF680E	LAmax	D	42 000,0	106,0	98,2	93,2	88,0	79,8	70,7	64,2	56,9	48,8	40,1
CF680E	LAmax	D	52 000,0	107,5	100,1	95,2	90,2	82,3	73,8	67,6	60,6	52,7	44,0
CF680E	LAmax	D	62 000,0	111,7	104,4	99,6	94,5	86,6	78,4	72,4	65,6	57,6	48,8
CF680E	SEL	A	6 000,0	99,1	93,5	90,3	87,1	81,9	76,1	71,7	66,6	60,3	53,7
CF680E	SEL	A	12 000,0	100,0	94,8	91,5	88,2	82,8	76,9	72,3	67,1	60,8	54,2
CF680E	SEL	D	34 000,0	106,7	101,4	98,1	94,5	88,6	82,2	77,6	72,2	65,9	58,9
CF680E	SEL	D	42 000,0	107,2	102,4	99,4	96,0	90,6	84,4	79,9	74,6	68,4	61,5
CF680E	SEL	D	52 000,0	108,4	104,1	101,2	98,2	93,2	87,4	83,0	77,6	71,6	64,8
CF680E	SEL	D	62 000,0	112,7	108,3	105,4	102,5	97,6	91,9	87,7	82,5	76,5	70,4
CF700	LAmax	A	850,0	98,2	90,6	84,9	78,7	68,7	59,1	52,4	45,3	37,6	29,2
CF700	LAmax	A	1 500,0	100,5	93,5	88,6	83,5	74,6	64,9	57,6	49,7	41,7	33,0
CF700	LAmax	D	2 500,0	101,0	94,0	89,1	84,0	75,9	66,9	60,2	52,8	44,8	36,1
CF700	LAmax	D	3 750,0	108,6	101,4	96,3	91,0	82,4	72,6	65,3	57,2	48,4	38,9
CF700	SEL	A	850,0	100,7	95,3	91,2	86,4	78,7	71,4	66,2	60,5	54,4	47,4
CF700	SEL	A	1 500,0	102,8	97,8	94,1	90,0	83,4	75,9	70,1	63,7	57,2	50,0
CF700	SEL	D	2 500,0	104,2	99,5	96,1	92,5	86,7	79,9	74,7	68,9	62,3	55,1
CF700	SEL	D	3 750,0	111,3	106,4	102,8	99,0	92,6	85,1	79,2	72,7	65,4	57,4

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CFM562	LAmax	A	5 000,0	96,4	89,8	85,2	80,4	72,6	64,0	57,5	50,3	42,1	33,4
CFM562	LAmax	A	10 000,0	100,5	94,0	89,2	84,4	76,7	68,7	61,8	54,7	46,5	37,8
CFM562	LAmax	D	10 000,0	100,5	94,0	89,2	84,4	76,7	68,7	61,8	54,7	46,5	37,8
CFM562	LAmax	D	15 500,0	106,1	99,5	94,8	89,9	82,3	73,9	67,8	60,8	52,6	43,9
CFM562	SEL	A	5 000,0	97,9	93,5	90,4	87,1	81,9	75,6	70,7	64,9	58,2	51,0
CFM562	SEL	A	10 000,0	101,5	97,2	94,2	91,0	85,9	79,8	75,0	69,3	62,6	55,4
CFM562	SEL	D	10 000,0	101,5	97,2	94,2	91,0	85,9	79,8	75,0	69,3	62,6	55,4
CFM562	SEL	D	15 500,0	106,5	102,5	99,6	96,5	91,6	85,7	81,0	75,5	68,9	61,6
CFM563	LAmax	A	2 500,0	93,4	85,7	80,8	75,6	67,4	58,2	51,5	44,0	36,5	29,1
CFM563	LAmax	A	3 500,0	94,5	86,7	81,8	76,5	68,2	59,1	52,5	45,1	37,6	30,4
CFM563	LAmax	A	4 500,0	95,8	88,0	83,0	77,7	69,5	60,4	53,9	46,6	39,2	32,1
CFM563	LAmax	A	5 500,0	97,2	89,3	84,4	79,1	71,0	62,0	55,6	48,3	41,0	33,9
CFM563	LAmax	D	6 500,0	95,8	89,1	84,5	79,6	71,7	63,2	56,9	49,8	42,5	35,7
CFM563	LAmax	D	9 000,0	97,0	90,3	85,8	80,9	73,2	64,8	58,6	51,6	44,5	37,8
CFM563	LAmax	D	11 500,0	98,6	92,0	87,4	82,7	75,0	66,7	60,6	53,8	46,8	40,2
CFM563	LAmax	D	14 000,0	100,4	93,8	89,3	84,5	77,0	68,8	62,8	56,0	49,2	42,7
CFM563	LAmax	D	16 500,0	102,2	95,7	91,2	86,5	79,0	70,9	65,0	58,4	51,6	45,3
CFM563	LAmax	D	19 000,0	104,4	97,9	93,5	88,9	81,5	73,5	67,6	61,1	54,5	48,3

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CFM563	SEL	A	2 500,0	94,7	90,2	87,1	83,7	78,1	71,5	66,7	61,1	55,4	49,8
CFM563	SEL	A	3 500,0	96,3	91,5	88,3	84,7	79,0	72,5	67,7	62,2	56,6	51,2
CFM563	SEL	A	4 500,0	97,6	92,8	89,5	85,8	80,1	73,7	69,0	63,6	58,1	52,8
CFM563	SEL	A	5 500,0	98,8	93,9	90,6	86,9	81,4	75,0	70,4	65,1	59,7	54,4
CFM563	SEL	D	6 500,0	96,4	92,3	89,3	86,1	80,9	75,2	70,8	65,6	60,3	55,4
CFM563	SEL	D	9 000,0	97,9	93,7	90,7	87,5	82,4	76,8	72,5	67,5	62,5	57,7
CFM563	SEL	D	11 500,0	99,5	95,4	92,5	89,3	84,3	78,9	74,7	69,9	64,9	60,3
CFM563	SEL	D	14 000,0	101,1	97,2	94,4	91,3	86,5	81,2	77,1	72,3	67,5	63,0
CFM563	SEL	D	16 500,0	102,8	99,0	96,3	93,5	88,8	83,6	79,6	74,9	70,2	65,8
CFM563	SEL	D	19 000,0	104,7	101,2	98,7	96,0	91,5	86,4	82,5	78,0	73,4	69,1
CFM565	LAmax	A	2 700,0	91,7	84,4	79,7	74,8	67,0	58,5	52,2	45,3	37,5	29,5
CFM565	LAmax	A	6 000,0	93,8	86,1	80,9	75,6	67,4	58,7	52,4	45,5	37,7	29,7
CFM565	LAmax	D	12 000,0	100,3	92,0	86,2	80,3	71,1	61,7	55,4	48,6	40,9	33,1
CFM565	LAmax	D	15 500,0	102,5	94,9	89,5	83,6	74,0	65,0	58,8	52,1	44,7	36,8
CFM565	LAmax	D	19 000,0	104,3	96,6	91,1	85,7	77,2	68,2	62,2	55,5	47,9	40,0
CFM565	LAmax	D	22 500,0	105,9	98,9	94,1	88,9	80,9	72,5	66,1	59,4	51,7	43,3
CFM565	SEL	A	2 700,0	96,6	90,5	87,5	84,2	78,9	72,8	68,2	62,9	56,8	50,3
CFM565	SEL	A	6 000,0	97,4	91,6	88,2	84,8	79,3	73,1	68,5	63,3	57,1	50,6

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CFM565	SEL	D	12 000,0	100,9	96,2	92,4	88,3	81,9	75,5	71,1	66,0	60,0	53,8
CFM565	SEL	D	15 500,0	103,6	99,0	95,3	91,5	85,6	79,3	74,9	69,9	64,2	57,9
CFM565	SEL	D	19 000,0	104,7	100,5	97,3	93,9	88,3	82,4	78,1	73,2	67,3	61,0
CFM565	SEL	D	22 500,0	106,5	102,4	99,6	96,4	91,4	85,7	81,5	76,5	70,8	64,3
CJ610	LAmax	A	700,0	98,5	91,9	87,3	82,4	74,3	65,0	58,0	50,1	41,3	31,6
CJ610	LAmax	A	1 800,0	117,1	110,3	105,6	100,5	92,2	82,5	75,1	66,7	57,0	46,0
CJ610	LAmax	D	1 800,0	117,1	110,3	105,6	100,5	92,2	82,5	75,1	66,7	57,0	46,0
CJ610	LAmax	D	2 600,0	122,2	115,0	109,8	104,3	95,3	85,3	77,6	68,9	59,0	47,9
CJ610	SEL	A	700,0	100,8	96,4	93,3	89,9	84,0	77,0	71,5	65,1	57,8	49,6
CJ610	SEL	A	1 800,0	119,3	114,8	111,6	108,0	101,9	94,5	88,6	81,6	73,4	63,9
CJ610	SEL	D	1 800,0	119,3	114,8	111,6	108,0	101,9	94,5	88,6	81,6	73,4	63,9
CJ610	SEL	D	2 600,0	124,7	119,7	116,0	112,0	105,3	97,5	91,3	84,1	75,7	66,1
CT75	LAmax	A	30,0	86,9	80,5	76,1	71,6	64,5	57,0	51,6	45,6	38,6	30,9
CT75	LAmax	A	75,0	88,1	81,7	77,4	73,0	66,0	58,5	53,3	47,6	41,3	34,5
CT75	LAmax	D	75,0	88,1	81,7	77,4	73,0	66,0	58,5	53,3	47,6	41,3	34,5
CT75	LAmax	D	100,0	95,2	88,9	84,7	80,3	73,4	66,1	60,8	54,8	47,9	40,1
CT75	SEL	A	30,0	87,5	83,4	80,5	77,5	72,7	67,4	63,6	59,1	53,6	47,3
CT75	SEL	A	75,0	89,0	85,1	82,5	79,5	75,1	69,9	66,2	62,0	57,2	51,8

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
CT75	SEL	D	75,0	89,0	85,1	82,5	79,5	75,1	69,9	66,2	62,0	57,2	51,8
CT75	SEL	D	100,0	97,0	92,8	90,1	87,3	82,9	77,8	74,0	69,5	64,1	57,8
EPW118	LAmax	A	700,0	88,9	82,0	77,1	71,9	63,6	55,2	49,3	42,9	34,7	27,0
EPW118	LAmax	A	1 000,0	88,3	81,5	76,8	71,8	64,0	55,5	49,4	42,4	33,5	25,1
EPW118	LAmax	D	2 000,0	85,8	79,2	74,8	70,2	63,0	55,2	49,6	43,2	35,4	28,1
EPW118	LAmax	D	3 000,0	86,4	79,9	75,6	71,1	64,0	56,6	51,3	45,6	38,7	32,1
EPW118	LAmax	D	3 800,0	92,0	85,7	81,5	77,1	70,4	63,3	58,4	53,0	46,2	39,7
EPW118	SEL	A	700,0	94,5	87,5	82,7	77,5	69,2	60,7	54,9	48,4	40,3	32,6
EPW118	SEL	A	1 000,0	94,9	88,1	83,4	78,4	70,6	62,1	56,0	49,0	40,2	31,7
EPW118	SEL	D	2 000,0	98,4	91,9	87,4	82,8	75,6	67,8	62,2	55,9	48,1	40,7
EPW118	SEL	D	3 000,0	98,7	92,3	87,9	83,4	76,4	68,9	63,7	58,0	51,0	44,5
EPW118	SEL	D	3 800,0	100,9	94,6	90,4	86,0	79,3	72,2	67,3	61,9	55,0	48,6
FJ44-4	LAmax	A	600,0	86,7	79,1	73,8	68,1	59,1	49,4	42,7	35,7	28,2	20,8
FJ44-4	LAmax	A	900,0	89,1	81,8	76,6	70,9	61,7	51,7	44,6	37,1	29,1	21,1
FJ44-4	LAmax	D	1 700,0	96,4	88,4	82,8	76,9	67,6	57,7	50,9	43,7	36,2	28,8
FJ44-4	LAmax	D	2 400,0	98,2	91,8	87,1	81,8	73,2	63,5	56,7	49,3	41,3	33,4
FJ44-4	LAmax	D	3 000,0	101,5	95,2	90,6	85,4	76,8	67,3	60,5	53,1	45,2	37,3
FJ44-4	LAmax	D	3 300,0	103,8	97,4	92,7	87,5	78,9	69,4	62,7	55,4	47,6	39,8

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
FJ44-4	SEL	A	600,0	87,3	82,8	79,5	75,9	70,0	63,4	58,8	53,9	48,6	43,3
FJ44-4	SEL	A	900,0	90,4	85,5	82,0	78,1	71,8	64,9	60,0	54,8	49,2	43,6
FJ44-4	SEL	D	1 700,0	94,2	90,0	86,8	83,2	77,2	70,5	65,7	60,6	55,0	49,3
FJ44-4	SEL	D	2 400,0	98,2	94,4	91,5	88,2	82,5	76,0	71,3	66,1	60,5	54,8
FJ44-4	SEL	D	3 000,0	102,0	98,5	95,7	92,5	86,9	80,4	75,7	70,5	64,9	59,1
FJ44-4	SEL	D	3 300,0	104,5	101,0	98,2	95,0	89,5	83,2	78,6	73,5	68,0	62,4
GE90	LAmax	A	12 000,0	94,2	86,8	81,8	76,8	68,9	60,3	54,1	47,5	40,8	34,5
GE90	LAmax	A	17 000,0	95,3	87,9	82,9	77,9	69,9	61,2	55,0	48,3	41,5	35,1
GE90	LAmax	A	22 000,0	96,6	89,0	84,0	78,9	70,7	62,0	55,6	48,9	42,0	35,6
GE90	LAmax	A	27 000,0	97,9	90,0	84,9	79,7	71,4	62,5	56,2	49,4	42,5	36,0
GE90	LAmax	D	31 000,0	97,5	90,7	86,0	80,8	72,8	63,8	57,5	50,4	43,3	36,4
GE90	LAmax	D	41 000,0	98,8	92,0	87,3	82,2	74,2	65,3	59,0	52,1	45,1	38,4
GE90	LAmax	D	51 000,0	100,6	93,8	89,2	84,1	76,2	67,3	61,1	54,3	47,5	40,9
GE90	LAmax	D	61 000,0	102,8	96,0	91,4	86,4	78,5	69,7	63,6	56,9	50,1	43,5
GE90	LAmax	D	71 000,0	105,0	98,3	93,7	88,7	80,8	72,1	66,1	59,4	52,7	46,3
GE90	LAmax	D	81 000,0	109,0	102,4	97,8	92,9	85,2	76,7	70,8	64,4	58,0	52,0
GE90	SEL	A	12 000,0	97,7	92,8	89,5	86,3	80,9	74,9	70,4	65,5	60,5	55,8
GE90	SEL	A	17 000,0	98,6	93,9	90,6	87,2	81,7	75,7	71,1	66,1	61,1	56,4

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
GE90	SEL	A	22 000,0	99,8	94,9	91,5	88,1	82,5	76,3	71,7	66,7	61,6	56,9
GE90	SEL	A	27 000,0	101,0	95,9	92,4	88,8	83,2	76,9	72,3	67,2	62,1	57,3
GE90	SEL	D	31 000,0	100,0	95,8	92,7	89,2	83,5	76,9	72,2	66,9	61,4	56,2
GE90	SEL	D	41 000,0	101,2	97,1	94,2	90,7	85,1	78,5	73,9	68,7	63,4	58,4
GE90	SEL	D	51 000,0	102,7	98,8	95,9	92,5	87,0	80,6	76,1	71,1	66,0	61,1
GE90	SEL	D	61 000,0	104,4	100,6	97,7	94,5	89,2	82,9	78,6	73,7	68,7	64,0
GE90	SEL	D	71 000,0	106,1	102,3	99,5	96,4	91,3	85,3	81,1	76,3	71,5	66,9
GE90	SEL	D	81 000,0	109,1	105,4	102,7	99,7	95,0	89,6	85,7	81,3	77,0	73,0
GE9015	LAmax	A	12 000,0	96,1	88,9	84,3	79,4	71,6	63,2	57,1	50,5	43,8	37,5
GE9015	LAmax	A	17 333,0	96,5	89,3	84,6	79,7	71,9	63,4	57,3	50,7	43,9	37,6
GE9015	LAmax	A	22 667,0	97,2	90,0	85,3	80,3	72,5	63,9	57,6	51,0	44,1	37,7
GE9015	LAmax	A	28 000,0	98,2	90,9	86,1	81,1	73,2	64,5	58,1	51,4	44,4	37,9
GE9015	LAmax	D	39 000,0	100,4	93,2	88,4	83,4	75,3	66,5	60,1	52,9	45,6	38,6
GE9015	LAmax	D	50 600,0	101,8	94,7	89,9	84,8	76,6	67,7	61,5	54,5	47,4	40,6
GE9015	LAmax	D	62 200,0	103,5	96,6	91,8	86,7	78,5	69,6	63,3	56,4	49,4	42,7
GE9015	LAmax	D	73 800,0	105,5	98,6	93,8	88,7	80,5	71,7	65,4	58,6	51,7	45,0
GE9015	LAmax	D	85 400,0	108,5	101,7	96,9	91,9	83,8	75,1	68,9	62,1	55,3	48,8
GE9015	LAmax	D	97 000,0	114,5	107,6	103,0	98,1	90,4	81,8	75,7	68,9	61,9	55,4

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
GE9015	SEL	A	12 000,0	99,5	94,9	91,8	88,7	83,5	77,6	73,1	68,3	63,3	58,6
GE9015	SEL	A	17 333,0	99,9	95,2	92,1	88,9	83,6	77,7	73,2	68,3	63,2	58,5
GE9015	SEL	A	22 667,0	100,5	95,9	92,8	89,5	84,1	78,1	73,5	68,5	63,4	58,6
GE9015	SEL	A	28 000,0	101,3	96,7	93,5	90,2	84,8	78,7	74,0	68,9	63,7	58,9
GE9015	SEL	D	39 000,0	102,7	97,8	94,4	90,9	85,3	78,9	74,3	68,9	63,5	58,3
GE9015	SEL	D	50 600,0	103,6	98,9	95,7	92,3	86,7	80,4	75,9	70,7	65,5	60,6
GE9015	SEL	D	62 200,0	105,0	100,5	97,4	94,1	88,5	82,3	77,9	72,9	67,8	63,0
GE9015	SEL	D	73 800,0	106,6	102,3	99,2	96,0	90,5	84,4	80,0	75,1	70,1	65,4
GE9015	SEL	D	85 400,0	109,3	105,0	102,1	98,9	93,6	87,7	83,4	78,6	73,7	69,1
GE9015	SEL	D	97 000,0	114,7	110,6	107,7	104,7	99,7	94,1	89,9	85,1	80,2	75,6
GENX67	LAmax	A	7 000,0	99,0	91,8	87,0	82,2	74,4	65,9	59,6	52,8	45,9	39,4
GENX67	LAmax	A	12 000,0	99,6	92,4	87,6	82,8	75,0	66,5	60,2	53,3	46,4	39,9
GENX67	LAmax	A	17 000,0	100,0	92,8	88,0	83,2	75,3	66,7	60,4	53,5	46,5	40,0
GENX67	LAmax	A	22 000,0	100,4	93,2	88,3	83,4	75,4	66,8	60,4	53,5	46,5	39,9
GENX67	LAmax	D	17 000,0	101,0	94,3	89,7	84,9	77,2	68,7	62,5	55,5	48,4	41,5
GENX67	LAmax	D	25 000,0	101,5	94,8	90,2	85,3	77,5	68,8	62,6	55,6	48,4	41,6
GENX67	LAmax	D	33 000,0	102,9	96,2	91,5	86,6	78,7	70,0	63,7	56,6	49,5	42,6
GENX67	LAmax	D	41 000,0	104,8	98,0	93,4	88,5	80,5	71,7	65,4	58,3	51,0	44,1

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
GENX67	LAmax	D	49 000,0	107,0	100,2	95,5	90,6	82,6	73,8	67,4	60,2	53,0	46,0
GENX67	LAmax	D	57 000,0	110,1	103,4	98,7	93,8	85,8	76,9	70,5	63,2	55,9	49,0
GENX67	SEL	A	7 000,0	101,0	96,8	93,9	90,9	85,7	79,7	75,1	70,0	64,9	60,1
GENX67	SEL	A	12 000,0	101,6	97,4	94,5	91,4	86,2	80,2	75,6	70,5	65,3	60,4
GENX67	SEL	A	17 000,0	102,3	98,0	95,0	91,9	86,6	80,6	75,9	70,7	65,4	60,5
GENX67	SEL	A	22 000,0	102,8	98,5	95,5	92,3	86,9	80,8	76,1	70,8	65,4	60,4
GENX67	SEL	D	17 000,0	102,0	98,1	95,3	92,4	87,4	81,7	77,3	72,1	66,9	61,8
GENX67	SEL	D	25 000,0	102,6	98,6	95,8	92,8	87,6	81,7	77,3	72,1	66,9	61,8
GENX67	SEL	D	33 000,0	103,9	99,9	97,1	94,0	88,8	82,8	78,4	73,2	68,0	62,9
GENX67	SEL	D	41 000,0	105,5	101,6	98,8	95,7	90,5	84,5	80,1	74,9	69,7	64,7
GENX67	SEL	D	49 000,0	107,4	103,5	100,7	97,7	92,5	86,6	82,2	77,0	71,8	66,8
GENX67	SEL	D	57 000,0	110,1	106,3	103,5	100,6	95,5	89,7	85,3	80,2	75,1	70,2
GP7270	LAmax	A	5 500,0	92,0	86,2	81,9	77,4	69,8	61,4	55,3	48,6	41,2	33,5
GP7270	LAmax	A	7 500,0	92,4	86,4	82,1	77,5	69,9	61,6	55,5	48,8	41,3	33,5
GP7270	LAmax	A	12 000,0	93,4	87,0	82,5	77,9	70,3	61,9	55,8	49,1	41,6	33,7
GP7270	LAmax	A	14 000,0	94,0	87,5	82,9	78,1	70,4	62,0	55,9	49,2	41,7	33,9
GP7270	LAmax	D	40 000,0	99,3	92,8	88,5	83,7	75,9	67,2	60,9	53,9	45,9	37,3
GP7270	LAmax	D	50 000,0	102,0	95,9	91,3	86,5	78,7	70,1	63,8	56,8	48,8	40,2

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
GP7270	LAmax	D	60 000,0	104,1	98,2	93,8	89,1	81,6	73,0	66,8	59,7	51,7	43,1
GP7270	LAmax	D	80 000,0	111,3	105,6	101,7	97,1	90,0	81,7	75,5	68,2	61,1	52,5
GP7270	SEL	A	5 500,0	96,8	92,6	89,8	86,7	81,6	75,7	71,2	66,2	60,4	54,2
GP7270	SEL	A	7 500,0	97,3	93,0	90,0	86,9	81,8	75,9	71,5	66,4	60,6	54,3
GP7270	SEL	A	12 000,0	98,4	93,9	90,8	87,6	82,4	76,4	72,0	66,9	61,0	54,6
GP7270	SEL	A	14 000,0	99,0	94,3	91,2	88,0	82,7	76,8	72,3	67,2	61,3	54,8
GP7270	SEL	D	40 000,0	102,6	98,2	95,0	91,8	86,5	80,6	76,1	71,0	64,9	58,2
GP7270	SEL	D	50 000,0	105,6	101,0	97,9	94,8	89,7	83,8	79,5	74,3	68,3	61,6
GP7270	SEL	D	60 000,0	107,7	103,5	100,5	97,4	92,2	86,4	82,0	76,9	70,8	64,1
GP7270	SEL	D	80 000,0	114,8	111,0	108,5	105,6	100,6	94,9	90,6	85,5	79,6	72,7
IO320B	LAmax	A	55,0	79,0	72,6	68,2	63,6	56,4	48,5	43,0	36,8	30,0	22,9
IO320B	LAmax	A	107,0	79,8	73,3	68,9	64,3	56,8	48,3	42,1	35,3	27,9	20,6
IO320B	LAmax	D	201,0	86,6	79,8	75,1	70,0	62,5	54,3	48,3	41,6	34,2	26,7
IO320B	LAmax	D	214,0	89,5	82,6	77,8	72,7	64,6	56,2	50,1	43,4	35,8	28,1
IO320B	LAmax	D	339,0	96,1	89,0	84,0	78,6	70,2	61,5	55,3	48,3	40,5	32,3
IO320B	SEL	A	55,0	82,3	78,4	75,7	72,9	68,2	62,8	58,8	54,3	49,2	44,1
IO320B	SEL	A	107,0	83,5	79,8	77,1	74,2	69,1	63,0	58,5	53,5	48,0	42,8
IO320B	SEL	D	201,0	90,2	85,8	82,8	79,6	74,3	68,3	63,9	58,8	53,0	47,2

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
IO320B	SEL	D	214,0	93,9	89,0	85,7	82,2	76,6	70,4	65,9	60,7	54,7	48,6
IO320B	SEL	D	339,0	98,8	94,5	91,4	88,1	82,5	76,1	71,4	66,1	60,0	53,5
IO360L	LAmax	A	26,6	71,6	64,2	59,7	55,0	47,7	39,8	34,4	28,5	22,4	16,9
IO360L	LAmax	A	58,2	78,8	72,2	67,7	62,9	55,2	46,7	40,7	34,1	27,0	20,3
IO360L	LAmax	D	59,6	82,7	75,6	71,1	66,4	58,9	50,8	45,0	38,6	31,7	24,5
IO360L	LAmax	D	100,0	84,6	77,8	73,2	68,2	60,4	52,0	46,2	39,9	33,5	25,6
IO360L	SEL	A	26,6	73,0	68,7	65,8	63,0	58,6	53,6	50,0	46,2	42,4	38,8
IO360L	SEL	A	58,2	79,3	75,3	72,7	69,9	65,1	59,6	55,5	51,1	46,3	43,0
IO360L	SEL	D	59,6	83,5	79,8	77,2	74,4	69,7	64,1	59,9	55,3	50,3	45,8
IO360L	SEL	D	100,0	84,9	81,4	78,9	76,0	71,2	65,5	61,3	56,5	51,8	46,3
IO540	LAmax	A	2 400,0	82,2	75,8	71,7	67,3	60,6	53,5	48,7	43,4	37,7	31,6
IO540	LAmax	A	2 500,0	86,4	80,1	75,9	71,5	64,7	57,6	52,7	47,4	41,7	35,6
IO540	LAmax	A	2 700,0	94,6	88,2	83,8	79,3	72,0	63,9	58,2	52,2	45,6	38,8
IO540	LAmax	D	2 500,0	92,0	85,6	81,2	76,7	69,5	62,0	56,8	51,3	45,2	38,8
IO540	LAmax	D	2 700,0	99,0	92,6	88,3	83,8	76,6	68,7	63,1	56,9	50,0	42,7
IO540	SEL	A	2 400,0	82,7	79,3	77,0	74,6	70,8	66,6	63,5	60,1	56,1	51,7
IO540	SEL	A	2 500,0	86,6	83,2	80,8	78,4	74,4	70,2	67,1	63,7	59,8	55,4
IO540	SEL	A	2 700,0	92,9	89,5	87,2	84,6	80,5	75,8	72,2	68,2	63,6	58,4

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
IO540	SEL	D	2 500,0	91,8	88,3	85,8	83,2	78,9	74,1	70,8	67,1	63,0	58,3
IO540	SEL	D	2 700,0	96,8	93,5	91,1	88,6	84,3	79,4	75,7	71,5	66,7	61,4
JT15D1	LAmax	A	300,0	83,2	76,3	71,5	66,5	58,6	50,1	43,9	37,1	29,5	21,0
JT15D1	LAmax	A	600,0	85,7	78,8	74,0	69,0	61,1	52,6	46,4	39,6	32,0	23,5
JT15D1	LAmax	D	1 200,0	93,2	86,2	81,3	76,0	67,6	58,4	51,8	44,6	36,7	28,1
JT15D1	LAmax	D	1 550,0	95,3	88,6	83,9	79,0	71,1	62,3	55,7	48,4	40,1	31,0
JT15D1	SEL	A	300,0	85,6	81,0	77,7	74,2	68,5	62,3	57,6	52,3	46,2	39,2
JT15D1	SEL	A	600,0	86,8	82,2	78,9	75,4	69,7	63,5	58,8	53,5	47,4	40,4
JT15D1	SEL	D	1 200,0	96,4	91,7	88,2	84,5	78,3	71,4	66,3	60,6	54,2	47,1
JT15D1	SEL	D	1 550,0	98,0	93,6	90,4	87,0	81,4	74,8	69,7	63,9	57,1	49,5
JT15D5	LAmax	A	670,0	90,2	82,7	77,2	71,2	61,7	52,0	45,5	38,5	30,7	21,2
JT15D5	LAmax	A	1 500,0	101,3	94,4	89,6	84,4	75,8	67,2	61,3	54,4	46,4	37,5
JT15D5	LAmax	D	1 500,0	101,3	94,4	89,6	84,4	75,8	67,2	61,3	54,4	46,4	37,5
JT15D5	LAmax	D	2 100,0	103,7	97,2	92,6	87,8	80,1	72,0	66,0	59,2	51,1	42,2
JT15D5	SEL	A	670,0	90,2	85,6	82,2	78,4	72,3	65,3	60,3	54,7	48,4	41,4
JT15D5	SEL	A	1 500,0	104,1	99,8	96,8	93,4	87,3	81,1	76,6	71,3	64,8	57,4
JT15D5	SEL	D	1 500,0	104,1	99,8	96,8	93,4	87,3	81,1	76,6	71,3	64,8	57,4
JT15D5	SEL	D	2 100,0	106,0	102,4	99,7	96,8	91,6	85,7	81,2	75,9	69,3	61,8

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
JT3D	LAmax	A	4 000,0	111,8	104,5	98,9	93,0	81,8	67,8	59,2	50,9	41,8	32,9
JT3D	LAmax	A	6 000,0	114,0	106,8	101,5	95,5	84,6	71,3	63,3	55,3	46,4	37,2
JT3D	LAmax	D	8 000,0	115,9	109,0	103,7	98,0	87,6	75,4	67,7	59,8	51,1	42,1
JT3D	LAmax	D	10 000,0	117,5	110,8	105,6	100,0	90,4	79,5	71,8	63,8	55,2	46,5
JT3D	LAmax	D	12 000,0	118,2	111,5	106,4	101,0	92,1	82,0	74,5	66,8	58,6	49,7
JT3D	LAmax	D	15 000,0	119,7	113,0	107,9	102,5	94,0	85,0	78,1	70,3	62,0	53,5
JT3D	SEL	A	4 000,0	112,5	107,5	103,6	99,0	90,0	78,3	71,2	64,5	57,0	49,5
JT3D	SEL	A	6 000,0	114,8	109,8	105,9	101,5	92,8	81,8	75,2	68,9	61,7	54,1
JT3D	SEL	D	8 000,0	117,1	112,0	108,2	104,0	95,9	85,9	79,6	73,4	66,1	58,6
JT3D	SEL	D	10 000,0	119,0	113,9	110,1	106,0	98,5	90,0	83,7	77,5	70,1	62,8
JT3D	SEL	D	12 000,0	120,7	115,6	111,9	107,7	100,8	92,6	87,1	81,0	73,9	66,5
JT3D	SEL	D	15 000,0	122,5	117,4	113,6	109,5	103,1	96,4	90,8	85,1	77,9	70,4
JT3DQ	LAmax	A	3 000,0	102,8	95,2	89,6	83,1	74,3	65,0	58,4	51,0	42,6	34,0
JT3DQ	LAmax	A	5 000,0	105,2	96,2	89,9	84,4	75,7	66,2	59,5	52,1	43,9	35,5
JT3DQ	LAmax	D	11 000,0	107,5	100,8	96,3	91,4	83,5	75,0	68,7	61,7	53,6	45,3
JT3DQ	LAmax	D	15 500,0	114,2	107,7	103,2	98,7	91,4	83,7	78,2	72,0	64,9	57,3
JT3DQ	SEL	A	3 000,0	104,4	99,4	95,6	91,4	84,8	77,8	72,6	66,7	59,9	52,7
JT3DQ	SEL	A	5 000,0	105,1	100,0	96,2	91,9	85,4	78,4	73,2	67,3	60,6	53,7

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
JT3DQ	SEL	D	11 000,0	109,1	105,4	102,7	99,8	95,0	88,9	84,2	78,6	72,1	65,2
JT3DQ	SEL	D	15 500,0	116,9	113,3	110,8	108,1	103,5	98,1	94,1	89,4	83,9	77,7
JT4A	LAmax	A	4 000,0	109,2	101,7	96,3	90,5	80,6	69,0	61,7	54,5	45,7	36,9
JT4A	LAmax	A	6 000,0	111,1	103,6	98,2	92,5	82,7	71,2	63,7	56,3	48,1	39,5
JT4A	LAmax	D	10 000,0	116,5	109,3	104,1	98,5	89,3	79,0	71,6	63,7	54,5	45,4
JT4A	LAmax	D	12 000,0	119,6	112,4	107,4	102,0	93,1	82,9	75,3	67,4	58,4	48,8
JT4A	LAmax	D	15 000,0	125,3	118,3	113,2	108,0	99,1	89,2	81,5	73,5	64,3	54,6
JT4A	SEL	A	4 000,0	110,8	105,4	101,2	97,0	89,6	80,6	74,3	68,6	60,9	52,7
JT4A	SEL	A	6 000,0	112,7	107,3	103,3	99,0	91,8	82,9	76,8	71,1	63,6	55,7
JT4A	SEL	D	10 000,0	117,4	112,4	108,7	104,5	97,4	89,2	83,3	76,9	69,4	61,5
JT4A	SEL	D	12 000,0	120,0	115,2	111,6	107,5	100,6	92,6	86,6	80,3	72,6	64,7
JT4A	SEL	D	15 000,0	125,5	120,8	117,6	113,5	106,9	99,3	93,3	86,6	78,7	70,6
JT9D7Q	LAmax	A	8 560,0	101,8	95,4	91,0	86,3	78,6	69,9	63,6	56,7	49,0	40,9
JT9D7Q	LAmax	A	14 000,0	103,3	96,8	92,2	87,1	79,2	70,5	64,2	57,5	49,9	41,9
JT9D7Q	LAmax	D	24 370,0	106,3	99,8	95,3	90,3	82,6	74,2	68,1	61,6	54,2	46,4
JT9D7Q	LAmax	D	34 850,0	110,0	103,8	99,4	94,7	87,2	78,7	72,7	66,0	58,6	50,8
JT9D7Q	LAmax	D	40 240,0	112,5	106,3	102,0	97,3	89,9	81,4	75,3	68,6	61,2	53,4
JT9D7Q	LAmax	D	44 940,0	115,3	109,1	104,8	100,0	92,6	84,2	78,0	71,4	63,9	56,1

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
JT9D7Q	SEL	A	8 560,0	103,6	99,5	96,6	93,5	88,1	81,7	77,0	71,6	65,5	58,9
JT9D7Q	SEL	A	14 000,0	105,1	100,9	97,8	94,3	88,7	82,3	77,6	72,4	66,4	59,9
JT9D7Q	SEL	D	24 370,0	108,1	103,9	100,9	97,5	92,1	86,0	81,5	76,5	70,7	64,4
JT9D7Q	SEL	D	34 850,0	111,8	107,9	105,0	101,9	96,7	90,5	86,1	80,9	75,1	68,8
JT9D7Q	SEL	D	40 240,0	114,3	110,4	107,6	104,5	99,4	93,2	88,7	83,5	77,7	71,4
JT9D7Q	SEL	D	44 940,0	117,1	113,2	110,4	107,2	102,1	96,0	91,4	86,3	80,4	74,1
JT9DBD	LAmax	A	8 000,0	106,5	99,5	94,5	89,0	79,8	69,1	61,2	53,2	44,9	36,3
JT9DBD	LAmax	A	14 000,0	111,0	104,0	99,0	93,5	84,3	73,6	65,7	57,7	49,4	40,8
JT9DBD	LAmax	D	20 000,0	114,3	107,2	102,1	96,5	87,1	76,9	69,8	62,3	54,2	45,4
JT9DBD	LAmax	D	28 000,0	116,4	109,3	104,2	98,5	89,0	79,1	72,3	65,0	57,0	48,0
JT9DBD	LAmax	D	36 000,0	117,9	110,8	105,7	100,0	90,5	80,6	73,8	66,5	58,5	49,7
JT9DBD	SEL	A	8 000,0	108,2	103,5	99,9	96,0	89,1	80,6	74,2	67,6	60,9	53,7
JT9DBD	SEL	A	14 000,0	113,2	108,5	104,9	101,0	94,1	85,6	79,2	72,6	65,9	58,7
JT9DBD	SEL	D	20 000,0	116,6	111,8	108,1	104,0	96,9	89,0	83,4	77,3	70,7	63,4
JT9DBD	SEL	D	28 000,0	118,7	113,9	110,2	106,0	98,8	91,2	85,9	80,0	73,5	66,2
JT9DBD	SEL	D	36 000,0	120,2	115,4	111,7	107,5	100,3	92,7	87,4	81,5	75,0	67,7
JT9DFL	LAmax	A	8 000,0	103,0	95,5	90,2	84,3	75,1	66,0	59,7	52,6	44,5	35,6
JT9DFL	LAmax	A	16 000,0	107,1	99,6	94,3	88,4	79,2	70,1	63,8	56,7	48,6	39,7

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
JT9DFL	LAmax	D	24 000,0	110,6	103,1	97,8	92,1	83,3	74,5	68,3	61,5	53,7	45,4
JT9DFL	LAmax	D	32 000,0	113,5	105,9	100,6	95,1	86,5	77,9	71,9	65,3	57,7	49,7
JT9DFL	LAmax	D	40 000,0	115,7	108,1	102,8	97,3	88,7	80,1	74,1	67,5	59,9	51,9
JT9DFL	SEL	A	8 000,0	102,3	97,8	94,3	90,5	84,4	77,7	72,9	67,3	60,7	53,3
JT9DFL	SEL	A	16 000,0	106,3	101,8	98,3	94,5	88,4	81,7	76,9	71,3	64,7	57,3
JT9DFL	SEL	D	24 000,0	109,4	105,1	101,7	98,0	92,2	85,8	81,2	75,9	69,7	62,8
JT9DFL	SEL	D	32 000,0	111,8	107,4	104,1	100,5	94,9	88,7	84,2	79,1	73,1	66,5
JT9DFL	SEL	D	40 000,0	113,8	109,4	106,1	102,5	96,9	90,7	86,2	81,1	75,1	68,5
O320D3	LAmax	A	1 500,0	66,9	60,5	56,2	51,7	44,7	37,2	32,1	26,7	21,1	15,9
O320D3	LAmax	A	1 600,0	68,1	61,7	57,4	52,9	45,9	38,4	33,2	27,7	21,9	16,6
O320D3	LAmax	A	1 800,0	72,1	65,6	61,2	56,6	49,3	41,3	35,8	30,0	23,9	18,0
O320D3	LAmax	D	2 150,0	79,8	73,1	68,6	63,9	56,2	47,9	42,2	36,1	29,7	23,1
O320D3	LAmax	D	2 442,0	87,3	80,7	76,1	71,2	63,5	55,1	49,4	43,1	36,1	28,7
O320D3	LAmax	D	2 600,0	88,8	82,1	77,5	72,6	64,7	56,2	50,2	43,8	36,7	29,3
O320D3	SEL	A	1 500,0	69,0	65,6	62,8	60,2	56,0	51,3	48,0	44,5	41,3	38,2
O320D3	SEL	A	1 600,0	70,4	67,1	64,6	62,0	57,7	53,0	49,6	45,9	42,3	38,9
O320D3	SEL	A	1 800,0	74,1	70,5	68,0	65,3	60,7	55,5	51,8	47,8	43,8	39,9
O320D3	SEL	D	2 150,0	80,4	76,9	74,3	71,4	66,5	60,9	57,0	52,7	48,1	43,7

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
O320D3	SEL	D	2 442,0	87,9	84,2	81,5	78,5	73,4	67,9	63,9	59,5	54,4	48,9
O320D3	SEL	D	2 600,0	89,4	85,5	82,8	79,8	74,8	69,0	64,8	60,2	55,0	49,2
O470R	LAmax	A	169,0	73,3	67,1	62,9	58,6	51,8	44,6	39,6	34,1	28,1	21,8
O470R	LAmax	A	244,0	73,9	67,7	63,5	59,2	52,5	45,4	40,3	34,8	28,8	22,4
O470R	LAmax	D	533,0	87,5	81,2	77,0	72,7	65,7	58,2	52,7	46,6	39,7	32,3
O470R	LAmax	D	640,0	96,1	89,8	85,5	80,9	73,5	65,0	58,6	51,3	43,0	34,3
O470R	SEL	A	169,0	75,6	71,7	69,0	66,2	61,7	56,7	53,1	49,2	44,7	39,8
O470R	SEL	A	244,0	76,2	72,3	69,6	66,8	62,3	57,3	53,7	49,7	45,1	40,2
O470R	SEL	D	533,0	87,8	83,8	81,1	78,2	73,6	68,2	64,2	59,6	54,2	48,4
O470R	SEL	D	640,0	95,4	91,3	88,5	85,4	80,3	74,1	69,2	63,4	56,5	49,3
OLY593	LAmax	A	10 000,0	115,8	109,2	104,6	99,8	92,0	83,2	76,5	68,8	60,3	50,7
OLY593	LAmax	A	20 000,0	126,4	119,4	113,3	109,2	101,2	92,4	85,9	78,7	70,2	60,7
OLY593	LAmax	D	20 000,0	126,4	119,4	113,3	109,2	101,2	92,4	85,9	78,7	70,2	60,7
OLY593	LAmax	D	28 000,0	132,1	124,8	119,6	114,3	106,1	97,3	90,8	83,6	75,1	65,3
OLY593	LAmax	D	32 000,0	134,0	126,7	121,4	116,0	107,8	98,9	92,4	85,2	76,7	67,3
OLY593	SEL	A	10 000,0	117,7	113,4	110,3	107,0	101,5	94,8	89,6	83,5	76,5	68,3
OLY593	SEL	A	20 000,0	130,3	125,5	122,0	118,3	112,6	106,1	101,1	95,3	88,3	80,3
OLY593	SEL	D	20 000,0	130,3	125,5	122,0	118,3	112,6	106,1	101,1	95,3	88,3	80,3
OLY593	SEL	D	28 000,0	136,4	131,3	127,6	123,8	118,0	111,4	106,4	100,6	93,7	85,7

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
OLY593	SEL	D	32 000,0	138,4	133,2	129,4	125,5	119,6	113,0	108,0	102,2	95,3	87,4
PT6A114	LAmax	A	400,0	90,0	83,6	79,4	75,0	68,0	60,4	54,8	48,3	40,5	31,7
PT6A114	LAmax	A	427,0	90,0	83,6	79,4	75,0	68,0	60,4	54,8	48,3	40,5	31,7
PT6A114	LAmax	A	463,0	90,3	84,0	79,7	75,2	68,2	60,6	55,1	48,7	41,1	32,6
PT6A114	LAmax	D	1 009,0	88,2	82,0	77,8	73,5	66,7	59,1	53,5	47,1	39,4	30,8
PT6A114	LAmax	D	1 899,0	90,0	83,8	79,7	75,4	68,7	61,4	56,1	50,1	43,1	35,4
PT6A114	SEL	A	400,0	89,9	85,8	83,0	80,1	75,4	70,1	65,9	61,0	54,7	47,4
PT6A114	SEL	A	427,0	89,9	85,8	83,0	80,1	75,4	70,1	65,9	61,0	54,7	47,4
PT6A114	SEL	A	463,0	89,4	85,3	82,4	79,4	74,7	69,3	65,3	60,6	54,7	47,9
PT6A114	SEL	D	1 009,0	87,7	83,8	81,1	78,3	73,7	68,4	64,3	59,4	53,2	46,1
PT6A114	SEL	D	1 899,0	89,7	85,8	83,2	80,4	75,9	70,9	67,1	62,6	57,1	50,9
PT6A27	LAmax	A	30,0	90,9	84,6	80,4	76,0	69,1	61,6	56,0	49,8	42,6	34,0
PT6A27	LAmax	A	100,0	95,6	89,5	85,3	81,0	74,3	67,0	61,6	55,6	49,0	41,4
PT6A27	LAmax	D	30,0	90,9	84,6	80,4	76,0	69,1	61,6	56,0	49,8	42,6	34,0
PT6A27	LAmax	D	100,0	95,6	89,5	85,3	81,0	74,3	67,0	61,6	55,6	49,0	41,4
PT6A27	SEL	A	30,0	91,3	87,2	84,4	81,6	76,9	71,7	67,6	62,9	57,2	50,0
PT6A27	SEL	A	100,0	95,9	92,0	89,3	86,5	82,0	77,0	73,1	68,6	63,5	57,4
PT6A27	SEL	D	30,0	91,3	87,2	84,4	81,6	76,9	71,7	67,6	62,9	57,2	50,0

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PT6A27	SEL	D	100,0	95,9	92,0	89,3	86,5	82,0	77,0	73,1	68,6	63,5	57,4
PT6A41	LAmax	A	300,0	83,6	77,2	72,8	68,2	60,9	52,8	47,0	40,4	32,8	24,9
PT6A41	LAmax	A	311,0	83,6	77,2	72,8	68,2	60,9	52,8	47,0	40,4	32,8	24,9
PT6A41	LAmax	D	820,0	85,2	78,9	74,7	70,3	63,5	56,0	50,6	44,4	37,2	29,1
PT6A41	LAmax	D	1 153,0	87,2	81,0	76,9	72,6	65,9	58,6	53,4	47,5	40,6	32,9
PT6A41	SEL	A	300,0	87,8	83,6	80,7	77,6	72,5	66,7	62,3	57,3	51,3	44,8
PT6A41	SEL	A	311,0	87,8	83,6	80,7	77,6	72,5	66,7	62,3	57,3	51,3	44,8
PT6A41	SEL	D	820,0	86,6	82,5	79,8	77,0	72,3	67,1	63,2	58,5	52,8	46,3
PT6A41	SEL	D	1 153,0	88,6	84,7	82,0	79,2	74,8	69,8	66,0	61,6	56,2	50,0
PT6A45	LAmax	A	35,0	87,2	81,0	76,7	72,4	65,1	57,7	52,9	48,0	41,9	35,1
PT6A45	LAmax	A	65,0	87,8	81,4	77,0	72,5	64,9	57,4	52,4	47,4	41,7	35,5
PT6A45	LAmax	D	65,0	87,8	81,4	77,0	72,5	64,9	57,4	52,4	47,4	41,7	35,5
PT6A45	LAmax	D	100,0	94,9	88,6	84,4	80,0	72,6	65,2	60,3	55,4	49,4	42,4
PT6A45	SEL	A	35,0	88,0	84,0	81,3	78,5	74,0	69,2	65,6	61,6	57,0	51,6
PT6A45	SEL	A	65,0	88,5	84,4	81,5	78,5	73,7	68,5	64,8	60,9	56,8	52,0
PT6A45	SEL	D	65,0	88,5	84,4	81,5	78,5	73,7	68,5	64,8	60,9	56,8	52,0
PT6A45	SEL	D	100,0	95,1	91,1	88,4	85,5	81,0	76,1	72,4	68,4	63,8	58,4
PT6A50	LAmax	A	35,0	83,9	78,2	74,0	68,8	60,7	51,8	45,5	38,6	31,4	24,2

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PT6A50	LAmax	A	40,0	87,4	81,7	77,5	72,4	64,2	55,5	49,0	42,1	34,4	26,7
PT6A50	LAmax	D	80,0	84,7	78,5	74,4	69,8	62,5	54,0	48,1	41,3	34,0	26,4
PT6A50	LAmax	D	100,0	86,9	80,7	76,6	72,0	64,7	56,2	50,2	43,5	36,4	29,3
PT6A50	SEL	A	35,0	85,7	82,3	79,6	76,0	70,2	63,6	58,9	53,5	47,9	42,2
PT6A50	SEL	A	40,0	89,2	85,8	83,1	79,6	73,7	67,3	62,4	57,0	50,9	44,7
PT6A50	SEL	D	80,0	86,5	82,6	80,0	77,0	72,0	65,8	61,5	56,2	50,5	44,4
PT6A50	SEL	D	100,0	88,7	84,8	82,2	79,2	74,2	68,0	63,6	58,4	52,9	47,3
PT6A67	LAmax	A	400,0	87,8	81,2	76,8	72,2	64,9	56,7	50,6	43,5	35,4	27,1
PT6A67	LAmax	A	600,0	89,1	82,4	77,9	73,3	66,1	58,1	52,3	45,7	37,8	29,2
PT6A67	LAmax	D	1 000,0	90,2	83,7	79,2	74,5	67,0	58,8	52,9	46,7	39,9	33,2
PT6A67	LAmax	D	1 100,0	90,2	83,7	79,2	74,5	67,0	58,8	52,9	46,7	39,9	33,2
PT6A67	LAmax	D	1 600,0	87,9	81,5	77,2	72,7	65,7	58,1	52,7	46,9	40,5	34,0
PT6A67	LAmax	D	1 700,0	87,9	81,5	77,2	72,7	65,7	58,1	52,7	46,9	40,5	34,0
PT6A67	SEL	A	400,0	90,6	86,4	83,9	81,0	76,3	70,7	66,2	60,9	54,6	48,2
PT6A67	SEL	A	600,0	90,8	86,6	83,9	80,9	76,3	71,0	66,8	61,8	55,7	48,8
PT6A67	SEL	D	1 000,0	92,8	88,9	86,3	83,3	78,4	72,7	68,5	63,9	58,8	53,6
PT6A67	SEL	D	1 100,0	92,8	88,9	86,3	83,3	78,4	72,7	68,5	63,9	58,8	53,6
PT6A67	SEL	D	1 600,0	89,4	85,7	83,2	80,5	76,0	70,9	67,2	63,1	58,5	53,7

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PT6A67	SEL	D	1 700,0	89,4	85,7	83,2	80,5	76,0	70,9	67,2	63,1	58,5	53,7
PW119C	LAmax	A	108,0	91,0	84,0	79,0	73,6	64,7	55,1	48,4	41,1	33,2	25,4
PW119C	LAmax	A	465,0	91,8	84,6	79,4	73,7	64,1	53,6	46,5	39,0	31,1	22,9
PW119C	LAmax	D	3 412,0	87,2	80,6	76,2	71,5	64,3	56,5	51,0	44,9	38,3	31,6
PW119C	LAmax	D	4 300,0	88,8	82,4	78,2	73,8	67,0	59,9	55,0	49,7	43,9	37,8
PW119C	LAmax	D	4 301,0	88,8	82,4	78,2	73,8	67,0	59,9	55,0	49,7	43,9	37,8
PW119C	SEL	A	108,0	95,0	90,3	86,8	82,8	76,2	68,8	63,6	57,8	51,4	45,1
PW119C	SEL	A	465,0	95,3	90,4	86,7	82,5	75,1	66,9	61,3	55,3	48,8	42,2
PW119C	SEL	D	3 412,0	90,0	85,7	82,7	79,6	74,6	69,1	65,0	60,5	55,4	50,1
PW119C	SEL	D	4 300,0	90,2	86,0	83,2	80,3	75,8	71,0	67,6	63,8	59,5	54,8
PW119C	SEL	D	4 301,0	90,2	86,0	83,2	80,3	75,8	71,0	67,6	63,8	59,5	54,8
PW120	LAmax	A	35,0	87,1	80,3	75,5	70,5	62,4	54,0	48,9	43,8	39,1	34,8
PW120	LAmax	A	40,0	90,0	83,7	79,2	74,3	66,7	59,0	54,0	48,8	43,4	38,1
PW120	LAmax	D	90,0	82,8	76,9	72,9	68,7	62,8	56,3	51,8	47,3	42,3	37,6
PW120	LAmax	D	100,0	85,2	79,4	75,8	71,9	65,9	59,7	55,3	51,0	46,2	41,6
PW120	LAmax	D	150,0	90,2	84,4	80,8	76,9	70,9	64,7	60,3	56,0	51,2	46,6
PW120	SEL	A	35,0	88,9	84,4	81,1	77,7	71,9	65,8	62,3	58,7	55,6	52,8
PW120	SEL	A	40,0	91,8	87,8	84,8	81,5	76,2	70,8	67,4	63,7	59,9	56,1

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW120	SEL	D	90,0	84,6	81,0	78,5	75,9	72,3	68,1	65,2	62,2	58,8	55,6
PW120	SEL	D	100,0	87,0	83,5	81,4	79,1	75,4	71,5	68,7	65,9	62,7	59,6
PW120	SEL	D	150,0	92,0	88,5	86,4	84,1	80,4	76,5	73,7	70,9	67,7	64,6
PW2037	LAmax	A	5 000,0	93,3	86,7	82,1	77,1	69,2	60,2	53,4	46,2	38,2	30,2
PW2037	LAmax	A	12 000,0	97,8	90,9	86,1	80,9	72,6	63,4	56,5	49,0	40,7	32,4
PW2037	LAmax	D	13 000,0	95,6	89,2	84,6	79,6	71,4	62,1	55,2	47,6	39,3	30,8
PW2037	LAmax	D	24 000,0	99,7	93,1	88,4	83,2	75,2	66,1	59,8	53,3	46,2	39,0
PW2037	LAmax	D	30 000,0	101,5	95,5	91,1	86,4	78,8	70,1	63,7	57,0	49,5	41,9
PW2037	LAmax	D	36 000,0	103,7	98,4	94,6	90,5	83,8	75,5	68,9	61,6	53,2	44,6
PW2037	SEL	A	5 000,0	95,1	90,8	87,7	84,3	78,7	72,0	66,8	61,1	54,7	48,2
PW2037	SEL	A	12 000,0	99,6	95,0	91,7	88,1	82,1	75,2	69,9	63,9	57,2	50,4
PW2037	SEL	D	13 000,0	97,4	93,3	90,2	86,8	80,9	73,9	68,6	62,5	55,8	48,8
PW2037	SEL	D	24 000,0	101,5	97,2	94,0	90,4	84,7	77,9	73,2	68,2	62,7	57,0
PW2037	SEL	D	30 000,0	103,3	99,6	96,7	93,6	88,3	81,9	77,1	71,9	66,0	59,9
PW2037	SEL	D	36 000,0	105,5	102,5	100,2	97,7	93,3	87,3	82,3	76,5	69,7	62,6
PW306C	LAmax	A	500,0	84,2	77,2	72,2	66,8	58,1	48,7	42,1	35,1	27,7	20,3
PW306C	LAmax	A	1 000,0	85,4	78,1	73,0	67,6	58,8	49,4	42,8	35,9	28,5	21,3
PW306C	LAmax	D	1 500,0	86,2	79,5	74,7	69,4	60,7	51,2	44,5	37,2	29,5	21,8

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW306C	LAmax	D	3 500,0	95,2	88,8	84,1	78,9	70,3	60,8	54,1	46,9	39,1	31,3
PW306C	LAmax	D	5 500,0	101,4	95,1	90,4	85,2	76,5	66,8	60,0	52,6	44,6	36,5
PW306C	SEL	A	500,0	85,4	81,5	78,6	75,2	69,3	62,7	57,8	52,6	46,8	41,0
PW306C	SEL	A	1 000,0	86,5	82,4	79,3	75,8	69,9	63,3	58,5	53,4	47,8	42,1
PW306C	SEL	D	1 500,0	85,8	82,3	79,5	76,2	70,6	64,0	59,1	53,8	47,9	41,9
PW306C	SEL	D	3 500,0	94,9	91,3	88,4	85,2	79,5	72,9	68,1	62,9	57,1	51,2
PW306C	SEL	D	5 500,0	101,3	97,9	95,1	91,9	86,3	79,8	75,0	69,7	64,0	58,1
PW4056	LAmax	A	7 000,0	99,8	92,4	87,3	82,0	74,1	65,7	59,6	52,8	45,8	39,1
PW4056	LAmax	A	10 000,0	99,9	92,4	87,3	82,0	74,2	65,8	59,7	52,8	45,8	39,0
PW4056	LAmax	A	13 000,0	100,5	92,9	87,7	82,4	74,5	66,1	60,0	53,1	46,1	39,4
PW4056	LAmax	A	16 000,0	101,4	93,6	88,2	82,9	74,9	66,5	60,4	53,6	46,6	40,0
PW4056	LAmax	D	20 000,0	101,9	94,4	89,3	83,9	75,7	67,7	61,9	55,5	49,1	42,9
PW4056	LAmax	D	26 000,0	103,4	96,2	91,2	86,1	78,0	69,7	64,0	57,6	51,1	44,9
PW4056	LAmax	D	32 000,0	105,1	98,0	93,2	88,1	80,2	71,8	66,0	59,7	53,2	47,0
PW4056	LAmax	D	38 000,0	107,0	100,1	95,3	90,4	82,5	74,1	68,3	61,9	55,4	49,2
PW4056	LAmax	D	44 000,0	109,5	102,7	98,0	93,1	85,3	76,9	71,2	64,8	58,3	52,2
PW4056	LAmax	D	50 000,0	113,3	106,5	101,7	96,9	89,1	81,0	75,3	68,9	62,5	56,4
PW4056	SEL	A	7 000,0	102,9	98,2	94,9	91,5	86,1	80,1	75,6	70,5	65,2	60,1

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW4056	SEL	A	10 000,0	103,3	98,6	95,2	91,7	86,3	80,3	75,8	70,6	65,2	60,1
PW4056	SEL	A	13 000,0	103,9	99,1	95,7	92,1	86,6	80,6	76,1	70,9	65,6	60,6
PW4056	SEL	A	16 000,0	104,6	99,8	96,3	92,6	87,0	80,9	76,5	71,4	66,3	61,4
PW4056	SEL	D	20 000,0	104,5	99,9	96,5	92,7	86,9	81,1	77,1	72,6	68,0	63,6
PW4056	SEL	D	26 000,0	105,0	100,7	97,5	94,1	88,7	83,0	79,0	74,5	70,0	65,6
PW4056	SEL	D	32 000,0	106,1	102,0	99,0	95,8	90,6	85,0	81,0	76,5	72,0	67,6
PW4056	SEL	D	38 000,0	107,6	103,6	100,8	97,7	92,7	87,2	83,3	78,8	74,3	69,9
PW4056	SEL	D	44 000,0	109,9	106,0	103,2	100,2	95,4	90,0	86,2	81,8	77,3	73,0
PW4056	SEL	D	50 000,0	113,5	109,6	106,9	104,0	99,2	94,2	90,5	86,1	81,7	77,5
PW4158	LAmax	A	4 000,0	97,0	90,1	84,8	78,9	70,6	62,1	56,0	49,2	41,5	33,6
PW4158	LAmax	A	12 000,0	99,5	92,3	86,8	81,1	72,4	63,4	57,2	50,2	42,5	34,5
PW4158	LAmax	D	23 000,0	104,9	95,7	89,4	83,0	73,2	62,8	56,1	49,2	41,7	34,0
PW4158	LAmax	D	32 000,0	107,8	99,8	94,4	88,6	79,1	68,1	61,4	54,6	47,0	39,0
PW4158	LAmax	D	41 000,0	108,7	101,0	95,9	90,3	81,0	71,5	65,1	58,2	50,5	42,4
PW4158	LAmax	D	50 000,0	111,5	103,9	98,9	93,7	85,4	76,6	70,4	63,7	56,0	47,6
PW4158	SEL	A	4 000,0	99,7	94,9	91,6	88,2	82,7	76,6	72,0	66,8	60,8	54,3
PW4158	SEL	A	12 000,0	102,5	97,8	94,1	90,2	84,2	77,8	73,1	67,8	61,6	55,1
PW4158	SEL	D	23 000,0	104,1	98,5	94,2	90,0	83,7	76,8	71,9	66,8	61,0	54,7

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW4158	SEL	D	32 000,0	106,1	101,4	97,6	94,0	88,1	81,6	77,0	72,0	66,2	60,0
PW4158	SEL	D	41 000,0	107,3	103,1	99,7	96,4	91,0	85,0	80,6	75,7	70,1	63,8
PW4158	SEL	D	50 000,0	110,6	106,5	103,4	100,2	95,1	89,5	85,3	80,4	74,6	68,1
PW4460	LAmax	A	9 300,0	99,2	92,8	87,4	82,4	74,1	65,9	59,6	53,2	46,6	40,4
PW4460	LAmax	A	22 400,0	102,5	95,6	90,5	84,9	76,3	67,5	61,2	54,8	48,1	41,7
PW4460	LAmax	D	24 960,0	101,9	94,1	89,1	84,0	76,2	67,6	61,3	54,8	47,2	40,0
PW4460	LAmax	D	37 100,0	104,4	97,1	92,4	87,5	80,2	71,9	65,8	59,1	51,7	44,7
PW4460	LAmax	D	49 010,0	107,4	100,9	96,4	91,9	84,7	76,9	70,8	64,4	56,7	50,2
PW4460	LAmax	D	53 830,0	109,6	103,2	98,6	94,0	87,3	79,4	73,8	67,1	59,7	53,2
PW4460	SEL	A	9 300,0	101,0	96,9	93,0	89,6	83,6	77,7	73,0	68,1	63,1	58,4
PW4460	SEL	A	22 400,0	104,3	99,7	96,1	92,1	85,8	79,3	74,6	69,7	64,6	59,7
PW4460	SEL	D	24 960,0	103,7	98,2	94,7	91,2	85,7	79,4	74,7	69,7	63,7	58,0
PW4460	SEL	D	37 100,0	106,2	101,2	98,0	94,7	89,7	83,7	79,2	74,0	68,2	62,7
PW4460	SEL	D	49 010,0	109,2	105,0	102,0	99,1	94,2	88,7	84,2	79,3	73,2	68,2
PW4460	SEL	D	53 830,0	111,4	107,3	104,2	101,2	96,8	91,2	87,2	82,0	76,2	71,2
PW530A	LAmax	A	500,0	88,7	81,1	75,8	70,1	60,9	51,1	44,3	37,1	29,4	21,9
PW530A	LAmax	A	800,0	90,3	82,7	77,5	71,8	62,9	53,3	46,7	39,7	32,3	25,0
PW530A	LAmax	D	1 200,0	94,0	87,0	81,9	76,3	67,2	57,2	50,1	42,6	34,5	26,4

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW530A	LAmax	D	1 600,0	95,8	89,1	84,2	78,9	70,0	60,3	53,4	45,9	38,0	30,0
PW530A	LAmax	D	2 000,0	98,5	91,8	86,8	81,4	72,4	62,5	55,5	47,9	39,8	31,7
PW530A	LAmax	D	2 400,0	100,2	93,6	88,8	83,5	74,7	65,0	58,1	50,7	42,8	34,8
PW530A	SEL	A	500,0	88,6	84,0	80,7	77,1	71,1	64,4	59,7	54,6	49,2	43,7
PW530A	SEL	A	800,0	90,4	85,8	82,5	78,9	73,0	66,6	62,0	57,1	51,8	46,6
PW530A	SEL	D	1 200,0	92,2	88,0	84,8	81,3	75,3	68,5	63,7	58,4	52,6	46,9
PW530A	SEL	D	1 600,0	95,5	91,5	88,4	84,8	78,8	71,9	66,9	61,4	55,5	49,5
PW530A	SEL	D	2 000,0	98,8	94,4	91,2	87,5	81,4	74,6	69,7	64,5	58,7	53,0
PW530A	SEL	D	2 400,0	100,2	96,4	93,5	90,1	84,2	77,4	72,5	67,0	61,1	55,0
PW545A	LAmax	A	550,0	91,5	84,2	78,9	73,1	63,6	53,3	46,0	38,2	29,9	21,6
PW545A	LAmax	A	750,0	93,0	85,6	80,3	74,5	65,1	54,7	47,4	39,6	31,3	23,0
PW545A	LAmax	D	1 750,0	94,4	87,6	82,7	77,3	68,3	58,5	51,5	44,0	35,9	27,8
PW545A	LAmax	D	2 000,0	94,6	87,6	82,5	77,1	68,3	58,7	52,1	45,0	37,5	30,0
PW545A	LAmax	D	2 500,0	96,4	89,3	84,3	78,9	70,1	60,6	53,9	46,8	39,3	31,8
PW545A	LAmax	D	3 000,0	97,4	90,8	86,1	81,0	72,6	63,5	57,1	50,2	42,8	35,5
PW545A	LAmax	D	3 500,0	99,7	93,2	88,5	83,4	75,1	66,0	59,6	52,8	45,6	38,3
PW545A	SEL	A	550,0	92,1	87,1	83,4	79,1	71,7	63,4	57,4	50,8	43,6	36,4
PW545A	SEL	A	750,0	93,6	88,6	84,8	80,5	73,2	64,9	58,9	52,4	45,3	38,1

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW545A	SEL	D	1 750,0	94,8	90,3	86,9	83,0	76,3	68,7	63,2	57,2	50,6	44,0
PW545A	SEL	D	2 000,0	95,9	91,1	87,5	83,6	77,1	69,8	64,7	59,1	53,1	47,1
PW545A	SEL	D	2 500,0	98,0	93,2	89,6	85,7	79,2	71,9	66,8	61,2	55,2	49,2
PW545A	SEL	D	3 000,0	98,7	94,4	91,2	87,6	81,5	74,6	69,7	64,3	58,5	52,6
PW545A	SEL	D	3 500,0	101,1	96,8	93,6	90,1	84,0	77,2	72,3	67,0	61,3	55,5
PW610F	LAmax	A	79,0	77,0	69,5	64,6	59,8	52,4	44,4	38,6	32,1	24,5	16,3
PW610F	LAmax	A	112,0	77,3	69,8	64,9	59,9	52,4	44,3	38,5	32,0	24,5	16,2
PW610F	LAmax	A	160,0	77,9	70,4	65,4	60,3	52,5	44,4	38,5	32,0	24,5	16,2
PW610F	LAmax	A	208,0	78,5	71,0	66,0	60,8	52,9	44,6	38,7	32,1	24,6	16,3
PW610F	LAmax	A	262,0	79,2	71,8	66,8	61,5	53,5	45,0	39,0	32,4	24,8	16,6
PW610F	LAmax	A	328,0	80,1	72,9	67,9	62,7	54,5	45,8	39,7	32,9	25,2	17,0
PW610F	LAmax	A	404,0	81,2	74,3	69,5	64,3	56,1	47,1	40,7	33,8	26,0	17,7
PW610F	LAmax	D	489,0	83,7	76,9	72,1	66,9	58,4	48,9	42,1	34,6	26,1	17,0
PW610F	LAmax	D	587,0	86,2	79,1	74,2	68,9	60,4	50,9	44,0	36,4	27,8	18,7
PW610F	LAmax	D	689,0	88,3	81,2	76,2	70,9	62,3	52,9	46,0	38,3	29,6	20,4
PW610F	LAmax	D	807,0	90,3	83,3	78,3	73,1	64,6	55,2	48,3	40,5	31,8	22,6
PW610F	LAmax	D	910,0	91,7	84,8	80,0	74,9	66,5	57,1	50,2	42,5	33,7	24,4
PW610F	LAmax	D	935,0	91,9	85,1	80,4	75,3	67,0	57,6	50,7	43,0	34,2	24,9

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW610F	SEL	A	79,0	78,5	74,3	71,3	68,3	63,5	58,1	54,0	49,2	43,4	36,9
PW610F	SEL	A	112,0	78,7	74,4	71,5	68,4	63,5	58,1	54,0	49,1	43,4	36,8
PW610F	SEL	A	160,0	79,0	74,7	71,8	68,7	63,7	58,2	54,0	49,2	43,4	36,8
PW610F	SEL	A	208,0	79,5	75,2	72,3	69,2	64,1	58,4	54,2	49,3	43,5	36,9
PW610F	SEL	A	262,0	80,1	75,9	72,9	69,8	64,7	58,9	54,7	49,7	43,8	37,2
PW610F	SEL	A	328,0	81,0	76,9	74,0	70,8	65,7	59,8	55,5	50,4	44,4	37,7
PW610F	SEL	A	404,0	82,2	78,3	75,5	72,4	67,2	61,3	56,8	51,6	45,4	38,6
PW610F	SEL	D	489,0	83,4	79,6	76,8	73,6	68,4	62,1	57,3	51,7	44,9	37,5
PW610F	SEL	D	587,0	85,7	81,9	78,9	75,7	70,4	64,2	59,4	53,8	47,0	39,6
PW610F	SEL	D	689,0	87,9	84,1	81,0	77,7	72,4	66,3	61,5	55,9	49,2	41,7
PW610F	SEL	D	807,0	90,1	86,3	83,4	80,1	74,9	68,7	64,0	58,4	51,7	44,1
PW610F	SEL	D	910,0	91,8	88,1	85,3	82,2	77,0	70,8	66,1	60,5	53,7	46,1
PW610F	SEL	D	935,0	92,2	88,4	85,7	82,7	77,5	71,3	66,6	60,9	54,2	46,6
PW615F	LAmax	A	300,0	82,8	75,7	70,6	65,1	56,1	46,3	39,5	32,2	24,4	16,6
PW615F	LAmax	A	500,0	87,1	79,9	74,7	69,0	59,8	49,7	42,6	35,0	26,9	18,8
PW615F	LAmax	D	700,0	90,2	83,5	78,6	73,1	64,1	54,0	46,9	39,2	31,0	22,7
PW615F	LAmax	D	900,0	94,8	87,7	82,6	77,0	67,7	57,5	50,3	42,5	34,2	25,9
PW615F	LAmax	D	1 100,0	96,4	89,8	85,0	79,6	70,6	60,5	53,4	45,7	37,3	28,9

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
PW615F	LAmax	D	1 300,0	97,4	91,1	86,4	81,2	72,5	62,7	55,8	48,3	40,2	32,0
PW615F	SEL	A	300,0	85,5	81,7	78,7	75,3	69,5	62,8	58,0	52,7	46,9	41,1
PW615F	SEL	A	500,0	87,0	82,9	79,8	76,3	70,4	63,8	59,0	53,9	48,3	42,6
PW615F	SEL	D	700,0	89,6	85,7	82,6	79,0	73,0	65,9	60,8	55,2	49,1	42,8
PW615F	SEL	D	900,0	92,9	89,0	86,0	82,5	76,5	69,6	64,6	59,2	53,2	47,1
PW615F	SEL	D	1 100,0	95,6	92,0	89,1	85,7	79,8	73,0	68,0	62,5	56,5	50,4
PW615F	SEL	D	1 300,0	97,4	94,1	91,3	88,1	82,4	75,7	70,8	65,4	59,4	53,3
RAISQP	LAmax	A	23,0	77,2	70,0	65,1	59,9	51,5	42,3	36,2	30,0	23,6	17,9
RAISQP	LAmax	A	30,0	78,3	71,3	67,4	61,7	53,9	45,6	39,8	33,6	27,0	20,1
RAISQP	LAmax	D	60,0	84,7	78,1	73,6	68,9	61,5	53,8	48,4	42,6	36,3	29,8
RAISQP	LAmax	D	85,0	89,2	82,7	78,4	74,0	67,2	60,1	55,3	50,2	44,6	38,7
RAISQP	LAmax	D	100,0	96,8	90,5	86,3	82,1	75,4	68,3	63,3	57,7	51,3	44,6
RAISQP	SEL	A	23,0	82,3	77,9	74,7	71,4	65,5	59,2	54,8	50,1	45,6	41,3
RAISQP	SEL	A	30,0	82,6	78,6	76,3	72,7	67,6	61,8	57,6	52,9	48,2	43,9
RAISQP	SEL	D	60,0	87,6	84,1	81,6	78,8	74,1	68,8	65,0	60,8	56,1	51,4
RAISQP	SEL	D	85,0	92,3	88,6	86,1	83,4	79,2	74,7	71,3	68,0	63,9	60,1
RAISQP	SEL	D	100,0	97,8	94,5	92,3	90,0	86,3	82,0	78,9	75,2	70,9	66,0
RB183	LAmax	A	1 798,0	94,7	87,6	82,6	77,6	69,3	60,8	54,7	47,4	38,9	29,9

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
RB183	LAmax	A	2 698,0	95,6	89,1	84,5	79,8	72,3	64,0	57,9	50,6	42,0	32,9
RB183	LAmax	A	3 147,0	98,1	91,3	86,4	81,6	74,2	65,6	59,5	52,2	43,7	34,8
RB183	LAmax	A	3 597,0	98,7	92,2	87,3	82,6	75,6	67,2	61,1	53,8	45,3	36,3
RB183	LAmax	A	4 496,0	100,4	94,3	90,1	85,4	78,8	70,4	64,3	57,0	48,5	39,5
RB183	LAmax	D	4 496,0	101,6	95,0	90,6	85,8	78,6	70,9	65,2	58,5	50,0	39,6
RB183	LAmax	D	10 116,0	119,8	113,4	108,9	104,2	96,9	89,3	83,5	76,9	68,4	58,0
RB183	SEL	A	1 798,0	96,5	91,7	88,2	84,8	78,8	72,6	68,1	62,3	55,4	47,9
RB183	SEL	A	2 698,0	97,4	93,2	90,1	87,0	81,8	75,8	71,3	65,5	58,5	50,9
RB183	SEL	A	3 147,0	99,9	95,4	92,0	88,8	83,7	77,4	72,9	67,1	60,2	52,8
RB183	SEL	A	3 597,0	100,5	96,3	92,9	89,8	85,1	79,0	74,5	68,7	61,8	54,3
RB183	SEL	A	4 496,0	102,2	98,4	95,7	92,6	88,3	82,2	77,7	71,9	65,0	57,5
RB183	SEL	D	4 496,0	103,4	99,1	96,2	93,0	88,1	82,7	78,6	73,4	66,5	57,6
RB183	SEL	D	10 116,0	121,6	117,5	114,5	111,4	106,4	101,1	96,9	91,8	84,9	76,0
RB183P	LAmax	A	1 798,0	93,7	86,9	82,3	77,3	69,1	60,6	54,2	46,5	37,4	27,6
RB183P	LAmax	A	2 698,0	94,0	87,9	83,8	79,5	72,0	63,5	57,0	49,3	40,2	30,5
RB183P	LAmax	A	3 147,0	97,0	90,5	85,9	81,3	73,7	64,9	58,5	50,8	41,9	32,4
RB183P	LAmax	A	3 597,0	97,8	91,5	87,2	82,5	74,9	66,4	59,9	52,2	43,3	33,7
RB183P	LAmax	A	4 496,0	99,9	93,8	89,6	85,3	77,8	69,3	62,8	55,1	46,1	36,4

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
RB183P	LAmax	D	4 496,0	101,5	94,6	89,9	84,9	77,4	69,3	63,3	56,3	47,5	36,5
RB183P	LAmax	D	10 116,0	116,3	109,6	104,9	100,1	92,5	84,4	78,4	71,4	62,5	51,5
RB183P	SEL	A	1 798,0	95,5	91,0	87,9	84,5	78,6	72,4	67,6	61,4	53,9	45,6
RB183P	SEL	A	2 698,0	95,8	92,0	89,4	86,7	81,5	75,3	70,4	64,2	56,7	48,5
RB183P	SEL	A	3 147,0	98,8	94,6	91,5	88,5	83,2	76,7	71,9	65,7	58,4	50,4
RB183P	SEL	A	3 597,0	99,6	95,6	92,8	89,7	84,4	78,2	73,3	67,1	59,8	51,7
RB183P	SEL	A	4 496,0	101,7	97,9	95,2	92,5	87,3	81,1	76,2	70,0	62,6	54,4
RB183P	SEL	D	4 496,0	103,3	98,7	95,5	92,1	86,9	81,1	76,7	71,2	64,0	54,5
RB183P	SEL	D	10 116,0	118,1	113,7	110,5	107,3	102,0	96,2	91,8	86,3	79,0	69,5
RB2112	LAmax	A	8 000,0	99,2	92,0	86,6	81,0	72,1	63,0	56,5	49,1	40,8	32,5
RB2112	LAmax	A	14 000,0	102,8	95,8	90,7	85,3	76,8	67,9	61,5	54,2	46,1	38,1
RB2112	LAmax	D	20 000,0	104,8	97,4	93,0	87,8	79,6	70,7	64,4	57,2	49,2	41,4
RB2112	LAmax	D	28 000,0	106,7	99,9	95,1	90,0	82,0	73,2	66,9	59,8	51,9	44,1
RB2112	LAmax	D	36 000,0	108,3	101,6	97,0	92,0	84,2	75,4	69,2	62,2	54,3	46,7
RB2112	SEL	A	8 000,0	100,7	95,5	91,7	87,5	81,1	74,0	68,8	63,0	56,3	49,7
RB2112	SEL	A	14 000,0	104,8	100,0	96,4	92,5	86,4	79,5	74,5	68,8	62,3	55,8
RB2112	SEL	D	20 000,0	107,3	102,6	99,1	95,5	89,5	82,8	77,8	72,3	65,8	59,5
RB2112	SEL	D	28 000,0	109,8	105,3	101,9	98,5	92,7	86,1	81,2	75,8	69,5	63,2

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
RB2112	SEL	D	36 000,0	111,4	107,1	103,8	100,5	94,8	88,3	83,5	78,1	71,9	65,6
RDA532	LAmax	A	32,0	96,4	88,7	82,9	76,2	65,3	55,1	48,3	41,3	34,1	26,4
RDA532	LAmax	A	73,0	98,2	91,1	86,2	81,2	73,6	65,9	60,5	54,7	48,2	40,7
RDA532	LAmax	D	73,0	98,2	91,1	86,2	81,2	73,6	65,9	60,5	54,7	48,2	40,7
RDA532	LAmax	D	100,0	98,6	92,2	87,8	83,4	76,4	68,9	63,4	57,3	50,3	42,0
RDA532	SEL	A	32,0	98,9	93,5	89,1	84,0	75,3	67,3	62,0	56,5	50,8	44,6
RDA532	SEL	A	73,0	100,2	95,4	92,0	88,4	83,1	77,7	73,8	69,5	64,5	58,5
RDA532	SEL	D	73,0	100,2	95,4	92,0	88,4	83,1	77,7	73,8	69,5	64,5	58,5
RDA532	SEL	D	100,0	101,3	97,2	94,3	91,4	86,7	81,4	77,5	72,8	67,3	60,6
RR535E	LAmax	A	6 000,0	91,9	84,7	80,1	75,2	67,4	58,6	52,1	45,1	38,1	31,4
RR535E	LAmax	A	7 000,0	92,0	84,9	80,3	75,4	67,6	58,8	52,4	45,4	38,4	31,8
RR535E	LAmax	A	8 000,0	92,2	85,2	80,6	75,6	67,8	59,0	52,7	45,8	38,8	32,2
RR535E	LAmax	A	9 000,0	92,5	85,5	80,8	75,9	68,0	59,3	53,0	46,2	39,2	32,7
RR535E	LAmax	D	10 000,0	91,0	84,0	79,7	75,1	67,5	59,1	53,0	46,3	39,4	33,0
RR535E	LAmax	D	15 000,0	95,7	87,9	83,1	78,4	70,8	62,3	56,3	49,8	43,1	36,8
RR535E	LAmax	D	20 000,0	99,1	91,1	86,3	81,5	73,8	65,4	59,5	53,0	46,4	40,1
RR535E	LAmax	D	25 000,0	101,6	93,9	89,1	84,3	76,7	68,3	62,4	55,9	49,2	43,0
RR535E	LAmax	D	30 000,0	103,7	96,5	91,9	87,2	79,6	71,2	65,3	58,7	52,0	45,8

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
RR535E	LAmax	D	35 000,0	106,2	100,3	96,1	91,6	84,1	75,8	69,7	63,0	56,2	49,9
RR535E	SEL	A	6 000,0	95,9	90,9	87,8	84,6	79,2	72,9	68,1	62,9	57,6	52,5
RR535E	SEL	A	7 000,0	95,8	91,0	88,0	84,7	79,3	73,1	68,4	63,2	58,0	53,0
RR535E	SEL	A	8 000,0	95,9	91,2	88,2	84,9	79,6	73,4	68,7	63,6	58,4	53,5
RR535E	SEL	A	9 000,0	96,0	91,5	88,5	85,2	79,8	73,7	69,1	64,0	58,9	54,1
RR535E	SEL	D	10 000,0	93,9	89,5	86,4	83,5	78,3	72,4	68,0	63,0	57,9	53,2
RR535E	SEL	D	15 000,0	98,4	93,9	90,7	87,5	82,1	76,1	71,8	67,0	62,1	57,6
RR535E	SEL	D	20 000,0	101,6	97,1	94,0	90,8	85,4	79,4	75,1	70,4	65,7	61,2
RR535E	SEL	D	25 000,0	104,0	99,7	96,6	93,5	88,2	82,3	78,1	73,5	68,8	64,4
RR535E	SEL	D	30 000,0	106,0	101,8	98,8	95,9	90,8	85,1	81,0	76,5	71,8	67,5
RR535E	SEL	D	35 000,0	108,3	104,5	101,8	99,4	94,6	89,4	85,4	80,9	76,2	71,9
SPEYHK	LAmax	A	1 000,0	86,5	80,4	76,1	71,5	64,1	56,3	50,8	45,0	38,9	32,8
SPEYHK	LAmax	A	2 000,0	90,6	84,5	80,2	75,6	68,2	60,4	54,9	49,1	43,0	36,9
SPEYHK	LAmax	A	4 000,0	98,8	92,7	88,4	83,8	76,4	68,6	63,1	57,3	51,2	45,1
SPEYHK	LAmax	A	6 000,0	108,7	102,6	98,3	93,7	86,3	78,5	73,0	67,2	61,1	55,0
SPEYHK	LAmax	A	8 000,0	113,5	107,4	103,1	98,5	91,1	83,3	77,8	72,0	65,9	59,8
SPEYHK	LAmax	A	10 000,0	119,4	113,3	109,0	104,4	97,0	89,2	83,7	77,9	71,8	65,7
SPEYHK	LAmax	D	1 000,0	86,5	80,4	76,1	71,5	64,1	56,3	50,8	45,0	38,9	32,8

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
SPEYHK	LAmax	D	2 000,0	90,6	84,5	80,2	75,6	68,2	60,4	54,9	49,1	43,0	36,9
SPEYHK	LAmax	D	4 000,0	98,8	92,7	88,4	83,8	76,4	68,6	63,1	57,3	51,2	45,1
SPEYHK	LAmax	D	6 000,0	108,7	102,6	98,3	93,7	86,3	78,5	73,0	67,2	61,1	55,0
SPEYHK	LAmax	D	8 000,0	113,5	107,4	103,1	98,5	91,1	83,3	77,8	72,0	65,9	59,8
SPEYHK	LAmax	D	10 000,0	119,4	113,3	109,0	104,4	97,0	89,2	83,7	77,9	71,8	65,7
SPEYHK	SEL	A	1 000,0	89,4	85,5	82,5	79,1	73,3	66,8	62,1	56,9	51,3	45,6
SPEYHK	SEL	A	2 000,0	93,5	89,6	86,6	83,2	77,4	70,9	66,2	61,0	55,4	49,7
SPEYHK	SEL	A	4 000,0	101,7	97,8	94,8	91,4	85,6	79,1	74,4	69,2	63,6	57,9
SPEYHK	SEL	A	6 000,0	111,8	107,9	104,9	101,5	95,7	89,2	84,5	79,3	73,7	68,0
SPEYHK	SEL	A	8 000,0	117,3	113,4	110,4	107,0	101,2	94,7	90,0	84,8	79,2	73,5
SPEYHK	SEL	A	10 000,0	123,9	120,0	117,0	113,6	107,8	101,3	96,6	91,4	85,8	80,1
SPEYHK	SEL	D	1 000,0	89,4	85,5	82,5	79,1	73,3	66,8	62,1	56,9	51,3	45,6
SPEYHK	SEL	D	2 000,0	93,5	89,6	86,6	83,2	77,4	70,9	66,2	61,0	55,4	49,7
SPEYHK	SEL	D	4 000,0	101,7	97,8	94,8	91,4	85,6	79,1	74,4	69,2	63,6	57,9
SPEYHK	SEL	D	6 000,0	111,8	107,9	104,9	101,5	95,7	89,2	84,5	79,3	73,7	68,0
SPEYHK	SEL	D	8 000,0	117,3	113,4	110,4	107,0	101,2	94,7	90,0	84,8	79,2	73,5
SPEYHK	SEL	D	10 000,0	123,9	120,0	117,0	113,6	107,8	101,3	96,6	91,4	85,8	80,1
T1KBFP	LAmax	A	5 250,0	92,3	85,1	80,3	75,4	67,4	58,8	52,6	45,9	39,1	32,7

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
T1KBFP	LAmax	A	10 500,0	92,7	85,5	80,7	75,7	67,8	59,2	53,0	46,3	39,6	33,3
T1KBFP	LAmax	A	15 750,0	93,6	86,4	81,5	76,5	68,6	60,0	53,9	47,2	40,5	34,3
T1KBFP	LAmax	A	21 000,0	94,6	87,4	82,5	77,5	69,5	61,0	54,9	48,3	41,7	35,5
T1KBFP	LAmax	D	20 000,0	92,9	85,9	81,3	76,4	68,5	60,0	53,9	47,0	40,1	33,6
T1KBFP	LAmax	D	29 000,0	94,8	88,0	83,3	78,2	70,1	61,4	55,2	48,5	41,7	35,4
T1KBFP	LAmax	D	38 000,0	97,1	90,2	85,7	80,4	72,3	63,5	57,3	50,7	44,0	37,8
T1KBFP	LAmax	D	47 000,0	99,5	92,5	88,2	82,8	74,6	65,9	59,8	53,2	46,6	40,4
T1KBFP	LAmax	D	56 000,0	101,9	94,8	90,8	85,1	77,0	68,4	62,4	55,9	49,3	43,2
T1KBFP	LAmax	D	65 000,0	105,2	97,8	94,2	88,3	80,3	71,9	66,0	59,6	53,2	47,2
T1KBFP	SEL	A	5 250,0	94,9	90,5	87,4	84,3	79,1	73,1	68,5	63,4	58,3	53,5
T1KBFP	SEL	A	10 500,0	95,9	91,3	88,2	84,9	79,4	73,3	68,7	63,7	58,6	53,9
T1KBFP	SEL	A	15 750,0	97,1	92,5	89,2	85,8	80,2	74,1	69,6	64,7	59,6	55,0
T1KBFP	SEL	A	21 000,0	98,4	93,7	90,2	86,8	81,2	75,2	70,8	65,9	61,0	56,4
T1KBFP	SEL	D	20 000,0	96,4	91,8	88,6	84,8	79,1	73,0	68,5	63,5	58,4	53,6
T1KBFP	SEL	D	29 000,0	97,1	92,7	90,0	86,1	80,5	74,5	70,1	65,2	60,3	55,8
T1KBFP	SEL	D	38 000,0	98,6	94,3	91,8	87,9	82,4	76,6	72,3	67,5	62,8	58,4
T1KBFP	SEL	D	47 000,0	100,5	96,2	94,0	89,9	84,7	78,9	74,8	70,1	65,5	61,2
T1KBFP	SEL	D	56 000,0	102,5	98,3	96,2	92,1	87,0	81,5	77,4	72,9	68,3	64,1

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
T1KBFP	SEL	D	65 000,0	105,4	101,2	99,3	95,1	90,2	84,9	81,0	76,6	72,2	68,2
T56A7	LAmax	A	30,0	96,0	89,4	84,8	79,9	71,9	62,4	55,0	47,0	39,2	31,6
T56A7	LAmax	A	100,0	99,8	93,3	88,9	84,3	77,3	70,0	65,1	60,0	54,5	48,4
T56A7	LAmax	D	30,0	96,0	89,4	84,8	79,9	71,9	62,4	55,0	47,0	39,2	31,6
T56A7	LAmax	D	100,0	99,8	93,3	88,9	84,3	77,3	70,0	65,1	60,0	54,5	48,4
T56A7	SEL	A	30,0	98,0	93,7	90,6	87,2	81,4	74,2	68,3	61,8	55,5	49,4
T56A7	SEL	A	100,0	100,1	95,8	92,9	89,8	85,0	80,0	76,6	72,9	69,0	64,4
T56A7	SEL	D	30,0	98,0	93,7	90,6	87,2	81,4	74,2	68,3	61,8	55,5	49,4
T56A7	SEL	D	100,0	100,1	95,8	92,9	89,8	85,0	80,0	76,6	72,9	69,0	64,4
TAY620	LAmax	A	3 372,0	89,1	82,7	78,4	73,9	66,8	58,9	53,1	46,9	40,4	34,3
TAY620	LAmax	A	5 620,0	93,0	86,8	82,6	78,0	70,7	62,6	56,8	50,3	43,6	37,2
TAY620	LAmax	D	4 496,0	91,5	85,3	81,0	76,1	68,7	60,2	54,3	48,0	41,4	35,7
TAY620	LAmax	D	13 489,0	106,2	100,2	96,1	91,5	84,4	76,4	70,3	63,6	56,4	50,3
TAY620	SEL	A	3 372,0	90,9	86,8	84,0	81,1	76,3	70,7	66,5	61,8	56,9	52,3
TAY620	SEL	A	5 620,0	94,8	90,9	88,2	85,2	80,2	74,4	70,2	65,2	60,1	55,2
TAY620	SEL	D	4 496,0	93,3	89,4	86,6	83,3	78,2	72,0	67,7	62,9	57,9	53,7
TAY620	SEL	D	13 489,0	108,0	104,3	101,7	98,7	93,9	88,2	83,7	78,5	72,9	68,3
TAY650	LAmax	A	3 372,0	89,3	82,9	78,6	74,0	66,7	58,8	53,1	46,9	40,4	34,3

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TAY650	LAmax	A	5 620,0	92,3	86,0	81,7	77,1	69,7	61,7	56,0	49,8	43,3	37,2
TAY650	LAmax	D	4 496,0	91,3	84,8	80,2	75,0	67,3	58,6	53,0	47,2	41,1	35,8
TAY650	LAmax	D	13 488,0	104,7	98,8	94,6	90,2	83,2	75,5	69,8	63,6	57,1	51,5
TAY650	SEL	A	3 372,0	91,1	87,0	84,2	81,2	76,2	70,6	66,5	61,8	56,9	52,3
TAY650	SEL	A	5 620,0	94,1	90,1	87,3	84,3	79,2	73,5	69,4	64,7	59,8	55,2
TAY650	SEL	D	4 496,0	93,1	88,9	85,8	82,2	76,8	70,4	66,4	62,1	57,6	53,8
TAY650	SEL	D	13 488,0	106,5	102,9	100,2	97,4	92,7	87,3	83,2	78,5	73,6	69,5
TAY651	LAmax	A	5 000,0	91,4	84,7	80,1	75,3	67,7	59,5	53,7	47,3	40,8	34,6
TAY651	LAmax	A	7 000,0	97,9	91,2	86,7	82,0	74,4	66,0	60,1	53,4	46,6	40,1
TAY651	LAmax	D	9 000,0	101,2	94,6	90,1	85,4	77,8	69,4	63,3	56,6	49,8	43,3
TAY651	LAmax	D	11 000,0	104,0	97,4	92,9	88,2	80,6	72,2	66,2	59,4	52,5	45,9
TAY651	LAmax	D	13 000,0	108,4	101,8	97,4	92,7	85,1	76,8	70,8	64,4	57,9	51,7
TAY651	SEL	A	5 000,0	95,7	91,1	87,8	84,4	79,0	73,0	68,7	63,7	58,6	53,8
TAY651	SEL	A	7 000,0	100,5	96,1	93,1	89,8	84,5	78,4	73,9	68,7	63,4	58,4
TAY651	SEL	D	9 000,0	103,5	99,1	96,2	92,9	87,6	81,5	76,9	71,7	66,4	61,3
TAY651	SEL	D	11 000,0	106,3	101,9	98,9	95,7	90,4	84,3	79,7	74,3	68,8	63,6
TAY651	SEL	D	13 000,0	110,2	105,9	102,9	99,7	94,4	88,3	83,8	78,7	73,5	68,6
TAYGIV	LAmax	A	2 000,0	86,0	79,9	75,6	71,0	63,7	55,8	50,3	44,5	38,4	32,4

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TAYGIV	LAmax	A	3 000,0	87,2	81,1	76,8	72,2	64,8	57,0	51,5	45,7	39,6	33,5
TAYGIV	LAmax	A	4 000,0	88,5	82,4	78,1	73,5	66,2	58,3	52,8	47,0	40,9	34,9
TAYGIV	LAmax	A	6 000,0	91,5	85,4	81,1	76,5	69,2	61,3	55,8	50,0	43,9	37,9
TAYGIV	LAmax	A	8 000,0	95,1	88,9	84,7	80,0	72,7	64,8	59,4	53,6	47,4	41,4
TAYGIV	LAmax	A	10 000,0	99,1	93,0	88,7	84,1	76,7	68,9	63,4	57,6	51,5	45,4
TAYGIV	LAmax	D	2 000,0	86,0	79,9	75,6	71,0	63,7	55,8	50,3	44,5	38,4	32,4
TAYGIV	LAmax	D	3 000,0	87,2	81,1	76,8	72,2	64,8	57,0	51,5	45,7	39,6	33,5
TAYGIV	LAmax	D	4 000,0	88,5	82,4	78,1	73,5	66,2	58,3	52,8	47,0	40,9	34,9
TAYGIV	LAmax	D	6 000,0	91,5	85,4	81,1	76,5	69,2	61,3	55,8	50,0	43,9	37,9
TAYGIV	LAmax	D	8 000,0	95,1	88,9	84,7	80,0	72,7	64,8	59,4	53,6	47,4	41,4
TAYGIV	LAmax	D	10 000,0	99,1	93,0	88,7	84,1	76,7	68,9	63,4	57,6	51,5	45,4
TAYGIV	LAmax	D	11 000,0	101,0	95,0	91,0	86,0	79,0	71,0	65,5	60,0	54,0	47,5
TAYGIV	LAmax	D	11 200,0	101,5	95,5	91,5	86,5	79,5	71,5	66,0	60,5	54,5	48,0
TAYGIV	SEL	A	2 000,0	89,9	86,0	83,0	79,6	73,9	67,3	62,6	57,4	51,8	46,2
TAYGIV	SEL	A	3 000,0	90,7	86,8	83,8	80,4	74,6	68,0	63,3	58,2	52,6	46,9
TAYGIV	SEL	A	4 000,0	91,6	87,7	84,7	81,3	75,5	69,0	64,2	59,1	53,5	47,8
TAYGIV	SEL	A	6 000,0	93,9	90,0	87,0	83,6	77,8	71,3	66,5	61,4	55,8	50,1
TAYGIV	SEL	A	8 000,0	96,8	92,9	89,9	86,5	80,8	74,2	69,5	64,3	58,7	53,1

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TAYGIV	SEL	A	10 000,0	100,4	96,5	93,5	90,1	84,4	77,8	73,1	67,9	62,3	56,6
TAYGIV	SEL	D	2 000,0	89,9	86,0	83,0	79,6	73,9	67,3	62,6	57,4	51,8	46,2
TAYGIV	SEL	D	3 000,0	90,7	86,8	83,8	80,4	74,6	68,0	63,3	58,2	52,6	46,9
TAYGIV	SEL	D	4 000,0	91,6	87,7	84,7	81,3	75,5	69,0	64,2	59,1	53,5	47,8
TAYGIV	SEL	D	6 000,0	93,9	90,0	87,0	83,6	77,8	71,3	66,5	61,4	55,8	50,1
TAYGIV	SEL	D	8 000,0	96,8	92,9	89,9	86,5	80,8	74,2	69,5	64,3	58,7	53,1
TAYGIV	SEL	D	10 000,0	100,4	96,5	93,5	90,1	84,4	77,8	73,1	67,9	62,3	56,6
TAYGIV	SEL	D	11 000,0	102,0	98,0	95,5	92,0	86,0	79,5	74,5	70,0	64,0	58,5
TAYGIV	SEL	D	11 200,0	102,5	98,5	96,0	92,5	86,5	80,0	75,0	70,5	64,5	59,0
TF7312	LAmax	A	1 000,0	91,1	84,2	79,2	73,9	65,5	56,6	50,2	43,5	36,3	28,6
TF7312	LAmax	A	1 500,0	96,1	89,3	84,4	79,3	71,0	61,9	55,2	48,0	40,1	31,6
TF7312	LAmax	D	1 500,0	96,1	89,3	84,4	79,3	71,0	61,9	55,2	48,0	40,1	31,6
TF7312	LAmax	D	2 650,0	107,5	99,8	94,4	88,9	80,1	70,3	62,9	54,6	45,3	35,0
TF7312	SEL	A	1 000,0	93,7	89,0	85,6	81,8	75,6	68,9	64,1	58,8	53,1	46,9
TF7312	SEL	A	1 500,0	99,3	94,8	91,4	87,8	81,8	74,9	69,7	64,0	57,6	50,6
TF7312	SEL	D	1 500,0	99,3	94,8	91,4	87,8	81,8	74,9	69,7	64,0	57,6	50,6
TF7312	SEL	D	2 650,0	110,5	105,0	101,1	97,1	90,6	83,0	77,1	70,3	62,5	53,8
TF7313	LAmax	A	880,0	85,8	78,6	73,4	67,9	59,1	50,0	43,6	36,6	28,8	20,7

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TF7313	LAmax	A	2 300,0	95,2	88,6	84,1	79,3	71,7	63,4	57,3	50,1	41,6	32,2
TF7313	LAmax	D	2 300,0	95,2	88,6	84,1	79,3	71,7	63,4	57,3	50,1	41,6	32,2
TF7313	LAmax	D	3 000,0	101,0	94,4	89,8	85,0	77,4	69,1	63,0	55,9	47,6	38,6
TF7313	SEL	A	880,0	87,1	82,9	79,8	76,4	70,8	64,3	59,3	53,8	47,6	41,0
TF7313	SEL	A	2 300,0	95,9	92,0	89,3	86,3	81,3	75,4	70,8	65,1	58,1	50,2
TF7313	SEL	D	2 300,0	95,9	92,0	89,3	86,3	81,3	75,4	70,8	65,1	58,1	50,2
TF7313	SEL	D	3 000,0	103,4	99,4	96,4	93,8	88,8	82,9	78,3	72,7	65,9	58,3
TIO540	LAmax	A	1 900,0	77,7	70,8	65,6	61,2	54,5	47,5	42,6	37,3	31,4	25,3
TIO540	LAmax	A	2 300,0	83,6	77,1	72,7	68,1	60,9	53,4	48,1	42,5	36,3	29,8
TIO540	LAmax	D	2 400,0	85,2	78,7	74,4	69,9	62,8	55,5	50,4	45,0	39,0	32,7
TIO540	LAmax	D	2 500,0	89,5	83,1	78,8	74,3	67,3	60,1	55,1	49,7	43,7	37,4
TIO540	SEL	A	1 900,0	78,6	74,8	72,3	69,7	65,9	61,7	58,6	55,1	50,9	46,4
TIO540	SEL	A	2 300,0	84,3	80,8	78,4	75,9	71,8	67,3	64,0	60,3	55,7	50,6
TIO540	SEL	D	2 400,0	86,0	82,5	80,1	77,5	73,5	69,0	65,7	62,1	57,7	52,9
TIO540	SEL	D	2 500,0	88,9	85,4	82,9	80,4	76,4	72,0	68,8	65,2	61,0	56,2
TIO542	LAmax	A	2 380,0	85,1	78,8	74,6	70,2	63,4	56,2	51,1	45,4	39,2	32,5
TIO542	LAmax	A	2 400,0	86,8	80,5	76,3	71,9	65,0	57,6	52,3	46,5	40,1	33,4
TIO542	LAmax	D	2 190,0	85,9	79,4	75,0	70,5	63,4	56,0	51,0	45,6	39,7	33,6

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TIO542	LAmax	D	2 280,0	88,2	81,7	77,4	72,8	65,7	58,1	53,0	47,4	41,4	35,0
TIO542	LAmax	D	2 500,0	92,1	85,7	81,3	76,7	69,4	61,7	56,2	50,3	43,8	37,0
TIO542	SEL	A	2 380,0	85,2	81,6	79,3	76,8	72,9	68,4	65,2	61,5	57,1	52,4
TIO542	SEL	A	2 400,0	86,8	83,2	80,9	78,4	74,3	69,8	66,4	62,5	58,0	53,2
TIO542	SEL	D	2 190,0	87,8	84,1	81,6	78,8	74,4	69,5	66,0	62,1	57,9	53,3
TIO542	SEL	D	2 280,0	89,5	85,6	82,9	80,2	75,7	70,9	67,4	63,5	59,1	54,3
TIO542	SEL	D	2 500,0	93,1	89,4	87,0	84,3	80,0	75,0	71,4	67,3	62,4	57,2
TPE331	LAmax	A	30,0	83,9	77,6	73,4	69,0	62,1	54,6	49,0	42,8	35,6	27,0
TPE331	LAmax	A	100,0	88,4	82,3	78,2	74,0	67,5	60,5	55,4	49,8	43,5	36,4
TPE331	LAmax	D	30,0	83,9	77,6	73,4	69,0	62,1	54,6	49,0	42,8	35,6	27,0
TPE331	LAmax	D	100,0	88,4	82,3	78,2	74,0	67,5	60,5	55,4	49,8	43,5	36,4
TPE331	SEL	A	30,0	84,3	80,2	77,4	74,6	69,9	64,7	60,6	55,9	50,2	43,7
TPE331	SEL	A	100,0	88,5	84,6	82,0	79,3	75,0	70,3	66,7	62,7	57,9	52,2
TPE331	SEL	D	30,0	84,3	80,2	77,4	74,6	69,9	64,7	60,6	55,9	50,2	43,7
TPE331	SEL	D	100,0	88,5	84,6	82,0	79,3	75,0	70,3	66,7	62,7	57,9	52,2
TPE331-5	LAmax	A	300,0	85,5	78,8	74,3	69,5	61,8	53,5	47,6	41,1	33,7	26,0
TPE331-5	LAmax	A	306,0	85,5	78,8	74,3	69,5	61,8	53,5	47,6	41,1	33,7	26,0
TPE331-5	LAmax	A	460,0	84,2	77,5	73,0	68,2	60,5	52,2	46,2	39,5	32,1	24,5

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TPE331-5	LAmax	D	1 491,0	86,9	80,5	76,1	71,5	64,3	56,6	51,1	45,3	39,1	32,9
TPE331-5	LAmax	D	1 791,0	88,1	81,6	77,2	72,6	65,3	57,3	51,5	45,2	38,4	31,5
TPE331-5	LAmax	D	1 800,0	88,1	81,6	77,2	72,6	65,3	57,3	51,5	45,2	38,4	31,5
TPE331-5	SEL	A	300,0	88,5	84,1	81,1	77,8	72,4	66,4	61,9	56,9	51,0	44,8
TPE331-5	SEL	A	306,0	88,5	84,1	81,1	77,8	72,4	66,4	61,9	56,9	51,0	44,8
TPE331-5	SEL	A	460,0	86,7	82,3	79,3	76,0	70,6	64,5	59,9	54,8	48,9	42,7
TPE331-5	SEL	D	1 491,0	89,7	85,5	82,6	79,6	74,6	69,1	65,1	60,8	56,2	51,4
TPE331-5	SEL	D	1 791,0	89,9	85,7	82,8	79,7	74,6	68,9	64,6	59,8	54,5	49,1
TPE331-5	SEL	D	1 800,0	89,9	85,7	82,8	79,7	74,6	68,9	64,6	59,8	54,5	49,1
TRENT5	LAmax	A	3 000,0	94,6	88,1	83,3	78,3	70,5	61,8	55,6	48,7	41,1	33,2
TRENT5	LAmax	A	5 000,0	95,6	88,8	84,0	78,9	70,9	62,1	55,8	48,9	41,2	33,3
TRENT5	LAmax	A	7 000,0	96,2	89,6	84,6	79,5	71,3	62,6	56,3	49,3	41,7	33,9
TRENT5	LAmax	A	9 000,0	97,2	90,7	85,7	80,5	72,2	63,2	56,8	49,8	42,1	34,1
TRENT5	LAmax	D	30 000,0	104,0	96,3	91,0	85,5	77,0	67,8	61,1	53,8	45,9	37,8
TRENT5	LAmax	D	35 000,0	104,8	97,3	92,2	86,9	78,6	69,5	62,8	55,7	47,8	39,7
TRENT5	LAmax	D	40 000,0	105,8	98,5	93,5	88,3	80,1	71,0	64,4	57,0	49,3	41,1
TRENT5	LAmax	D	47 000,0	107,8	100,4	95,4	90,3	82,2	73,2	66,6	59,3	51,3	43,0
TRENT5	SEL	A	3 000,0	99,0	94,3	91,0	87,7	82,3	76,1	71,5	66,3	60,4	53,9

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TRENT5	SEL	A	5 000,0	99,6	94,8	91,6	88,2	82,7	76,4	71,8	66,5	60,5	54,1
TRENT5	SEL	A	7 000,0	100,5	95,5	92,3	88,8	83,3	76,9	72,2	66,9	60,9	54,4
TRENT5	SEL	A	9 000,0	101,5	96,4	93,1	89,5	83,9	77,5	72,8	67,5	61,4	54,9
TRENT5	SEL	D	30 000,0	104,9	100,0	97,0	93,6	88,2	82,0	77,4	72,0	65,9	59,0
TRENT5	SEL	D	35 000,0	106,0	101,4	98,4	95,1	89,8	83,7	79,2	73,8	67,6	60,9
TRENT5	SEL	D	40 000,0	107,1	102,7	99,7	96,5	91,4	85,4	80,9	75,6	69,4	62,7
TRENT5	SEL	D	47 000,0	108,6	104,4	101,5	98,4	93,3	87,3	82,8	77,6	71,6	65,1
TRENT7	LAmax	A	4 000,0	93,6	86,6	81,9	77,1	69,4	61,2	55,3	48,7	41,2	33,4
TRENT7	LAmax	A	12 000,0	95,1	88,1	83,3	78,4	70,7	62,3	56,2	49,4	41,8	33,8
TRENT7	LAmax	D	31 000,0	102,6	95,4	90,6	85,5	77,3	68,0	61,1	53,3	45,0	36,6
TRENT7	LAmax	D	41 000,0	102,6	95,3	90,5	85,4	77,4	68,5	62,0	54,7	46,6	38,1
TRENT7	LAmax	D	52 000,0	105,6	98,5	93,8	88,8	80,8	72,0	65,5	58,3	50,2	41,8
TRENT7	LAmax	D	62 000,0	108,7	101,6	96,9	91,9	83,9	75,1	68,9	62,0	54,1	45,5
TRENT7	SEL	A	4 000,0	97,4	93,0	89,8	86,6	81,5	75,7	71,4	66,3	60,5	54,1
TRENT7	SEL	A	12 000,0	98,4	94,0	90,8	87,6	82,4	76,5	72,1	67,0	61,1	54,6
TRENT7	SEL	D	31 000,0	104,2	99,6	96,5	93,1	87,7	81,2	76,2	70,6	64,3	57,6
TRENT7	SEL	D	41 000,0	104,0	99,8	96,9	93,7	88,3	82,2	77,7	72,3	66,2	59,7
TRENT7	SEL	D	52 000,0	106,4	102,4	99,6	96,6	91,5	85,5	81,1	75,9	69,9	63,4

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TRENT7	SEL	D	62 000,0	109,1	105,1	102,4	99,5	94,6	88,9	84,5	79,4	73,4	67,3
TRENT8	LAmax	A	7 000,0	93,6	85,9	80,9	75,9	68,1	59,5	53,3	46,7	39,2	30,3
TRENT8	LAmax	A	14 000,0	96,4	88,7	83,6	78,3	70,1	61,2	54,9	48,2	40,6	31,8
TRENT8	LAmax	A	22 000,0	98,7	90,8	85,6	80,2	71,8	62,8	56,5	49,7	42,0	33,1
TRENT8	LAmax	A	28 000,0	100,2	91,9	86,7	81,3	72,9	63,8	57,5	50,8	43,2	34,4
TRENT8	LAmax	D	32 000,0	100,4	93,4	88,5	83,3	74,9	65,7	59,4	52,6	44,8	35,6
TRENT8	LAmax	D	42 000,0	102,1	95,3	90,6	85,5	77,2	68,1	61,9	55,3	47,7	38,6
TRENT8	LAmax	D	52 000,0	103,8	97,1	92,5	87,5	79,3	70,4	64,3	57,8	50,3	41,3
TRENT8	LAmax	D	62 000,0	105,7	99,0	94,4	89,6	81,6	72,9	66,9	60,4	52,8	43,8
TRENT8	LAmax	D	72 000,0	107,9	101,3	96,9	92,1	84,6	76,2	70,3	63,8	56,3	47,4
TRENT8	LAmax	D	80 000,0	110,5	104,0	99,6	95,1	88,0	80,3	74,4	67,9	60,5	52,0
TRENT8	SEL	A	7 000,0	97,4	92,1	88,8	85,3	80,0	74,0	69,6	64,8	59,3	52,8
TRENT8	SEL	A	14 000,0	99,6	94,6	91,3	87,8	82,2	75,9	71,2	66,2	60,4	53,7
TRENT8	SEL	A	22 000,0	101,6	96,7	93,3	89,7	83,9	77,4	72,7	67,6	61,8	55,2
TRENT8	SEL	A	28 000,0	103,1	97,9	94,5	90,8	84,9	78,3	73,6	68,6	63,0	56,6
TRENT8	SEL	D	32 000,0	102,6	98,4	95,3	91,8	85,9	79,1	74,2	69,1	63,5	57,2
TRENT8	SEL	D	42 000,0	104,5	100,4	97,4	94,0	88,2	81,5	76,8	71,9	66,5	60,4
TRENT8	SEL	D	52 000,0	106,1	102,1	99,2	95,9	90,3	83,9	79,3	74,4	69,1	63,1

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TRENT8	SEL	D	62 000,0	107,6	103,8	101,0	97,8	92,4	86,2	81,7	77,0	71,6	65,3
TRENT8	SEL	D	72 000,0	109,5	105,8	103,1	100,1	95,0	89,2	84,9	80,2	74,8	68,3
TRENT8	SEL	D	80 000,0	111,6	108,0	105,4	102,7	98,0	92,7	88,7	84,2	78,7	72,0
TRENT9	LAmax	A	4 000,0	93,1	86,6	82,2	77,5	69,9	61,4	55,3	48,6	41,2	33,5
TRENT9	LAmax	A	6 000,0	93,4	86,8	82,3	77,6	70,0	61,5	55,5	48,8	41,4	33,6
TRENT9	LAmax	A	9 000,0	93,9	87,2	82,6	77,9	70,3	61,8	55,7	49,1	41,6	33,9
TRENT9	LAmax	A	13 000,0	94,2	87,7	83,2	78,5	71,0	62,5	56,4	49,7	42,1	34,3
TRENT9	LAmax	D	40 000,0	98,9	92,4	87,8	83,0	75,1	66,4	60,2	53,3	45,6	37,4
TRENT9	LAmax	D	50 000,0	101,1	94,9	90,3	85,5	77,6	68,9	62,7	55,8	48,2	40,1
TRENT9	LAmax	D	60 000,0	104,1	98,0	93,5	88,6	80,8	72,0	65,7	58,7	50,9	42,7
TRENT9	LAmax	D	80 000,0	107,0	101,2	97,0	92,3	84,6	76,0	69,8	62,8	55,0	46,8
TRENT9	SEL	A	4 000,0	98,5	93,7	90,5	87,2	82,0	76,0	71,5	66,4	60,6	54,3
TRENT9	SEL	A	6 000,0	98,7	93,8	90,6	87,3	82,1	76,1	71,6	66,6	60,8	54,5
TRENT9	SEL	A	9 000,0	99,2	94,2	91,0	87,7	82,4	76,4	72,0	66,9	61,1	54,8
TRENT9	SEL	A	13 000,0	99,8	95,0	91,8	88,5	83,2	77,3	72,8	67,7	61,7	55,2
TRENT9	SEL	D	40 000,0	102,7	98,2	95,0	91,6	86,3	80,3	75,8	70,8	64,9	58,5
TRENT9	SEL	D	50 000,0	104,7	100,4	97,4	94,1	88,9	83,0	79,0	73,6	67,8	61,4

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
TRENT9	SEL	D	60 000,0	107,5	103,5	100,6	97,4	92,2	86,2	81,8	76,7	70,8	64,4
TRENT9	SEL	D	80 000,0	110,3	106,6	103,7	100,7	95,7	89,9	85,5	80,4	74,6	68,4
TSIO52	LAmax	A	30,0	83,1	76,9	72,6	68,3	61,5	54,1	48,7	42,8	36,4	29,5
TSIO52	LAmax	A	100,0	95,4	89,1	84,9	80,5	73,7	66,3	60,9	55,1	48,8	42,0
TSIO52	LAmax	D	30,0	83,1	76,9	72,6	68,3	61,5	54,1	48,7	42,8	36,4	29,5
TSIO52	LAmax	D	100,0	95,4	89,1	84,9	80,5	73,7	66,3	60,9	55,1	48,8	42,0
TSIO52	SEL	A	30,0	84,6	80,6	77,9	75,1	70,5	65,3	61,4	57,1	52,2	46,8
TSIO52	SEL	A	100,0	97,6	93,6	90,9	88,0	83,4	78,3	74,4	70,1	65,3	59,9
TSIO52	SEL	D	30,0	84,6	80,6	77,9	75,1	70,5	65,3	61,4	57,1	52,2	46,8
TSIO52	SEL	D	100,0	97,6	93,6	90,9	88,0	83,4	78,3	74,4	70,1	65,3	59,9
V2522A	LAmax	A	2 000,0	89,7	83,1	78,5	73,4	65,3	56,3	49,8	42,6	34,5	26,3
V2522A	LAmax	A	2 700,0	89,9	83,3	78,6	73,6	65,5	56,5	49,9	42,8	34,7	26,6
V2522A	LAmax	A	6 000,0	91,8	85,0	80,0	74,8	66,6	57,6	51,0	43,7	35,5	27,2
V2522A	LAmax	D	10 000,0	94,8	86,3	80,5	74,7	66,4	57,4	50,9	43,8	36,0	27,9
V2522A	LAmax	D	14 000,0	96,6	88,4	83,2	78,2	70,3	61,5	55,1	47,9	39,8	31,5
V2522A	LAmax	D	18 000,0	101,4	93,9	89,1	84,0	76,1	67,2	60,8	53,6	46,0	37,7
V2522A	LAmax	D	21 000,0	103,1	95,8	91,0	86,1	78,2	69,4	63,2	56,3	48,6	40,5
V2522A	SEL	A	2 000,0	93,7	89,5	86,3	82,8	77,0	70,6	65,6	60,2	53,9	47,2

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
V2522A	SEL	A	2 700,0	93,9	89,7	86,4	82,9	77,1	70,7	65,8	60,4	54,0	47,4
V2522A	SEL	A	6 000,0	95,6	91,3	87,9	84,1	78,2	71,5	66,7	61,2	54,7	47,9
V2522A	SEL	D	10 000,0	94,9	90,1	86,7	83,3	77,9	71,7	67,0	61,7	55,7	49,1
V2522A	SEL	D	14 000,0	98,2	94,0	90,9	87,6	82,1	75,7	71,0	65,4	59,2	52,6
V2522A	SEL	D	18 000,0	102,6	98,6	95,6	92,5	87,2	81,1	76,6	71,3	65,3	58,9
V2522A	SEL	D	21 000,0	103,9	100,0	97,1	94,1	89,0	83,0	78,7	73,6	67,8	61,7
V2525	LAmax	A	3 000,0	89,2	83,0	78,2	73,7	66,0	57,5	51,0	44,1	36,5	28,3
V2525	LAmax	A	6 950,0	91,0	84,5	80,0	75,0	67,7	58,9	53,0	46,0	38,2	30,0
V2525	LAmax	D	10 500,0	93,1	86,5	82,0	77,2	69,9	61,1	55,3	48,7	41,2	33,4
V2525	LAmax	D	13 150,0	95,2	88,8	84,0	79,5	72,1	63,5	57,9	51,0	43,8	36,0
V2525	LAmax	D	18 500,0	100,0	93,4	88,8	84,0	76,7	68,1	62,2	56,0	48,6	40,8
V2525	LAmax	D	23 000,0	104,8	98,5	93,9	89,0	81,8	73,3	67,8	61,0	53,5	45,4
V2525	SEL	A	3 000,0	91,9	88,5	85,4	81,9	76,7	71,2	66,9	61,7	55,7	49,1
V2525	SEL	A	6 950,0	94,3	90,2	86,6	83,5	78,3	72,8	68,4	63,7	57,5	51,5
V2525	SEL	D	10 500,0	95,8	91,6	88,5	85,3	80,2	74,7	70,2	65,7	59,5	54,1
V2525	SEL	D	13 150,0	98,1	94,0	91,0	87,9	82,7	76,9	72,7	68,2	62,7	56,7
V2525	SEL	D	18 500,0	102,4	98,5	95,7	92,7	87,7	82,2	78,2	73,2	67,8	61,7
V2525	SEL	D	23 000,0	106,2	102,7	99,7	97,0	92,2	86,7	82,7	78,0	72,7	66,5

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
V2527A	LAmax	A	2 000,0	89,3	82,8	78,2	73,4	65,8	57,4	51,2	44,4	36,7	28,6
V2527A	LAmax	A	2 700,0	89,5	83,0	78,3	73,5	65,8	57,4	51,3	44,4	36,7	28,6
V2527A	LAmax	A	6 000,0	91,6	84,7	79,5	74,2	66,5	58,0	51,9	45,0	37,2	29,1
V2527A	LAmax	D	10 000,0	94,8	86,3	80,5	74,8	66,5	57,6	51,1	44,0	36,2	28,2
V2527A	LAmax	D	14 000,0	96,7	88,6	83,5	78,4	70,5	61,7	55,3	48,1	40,1	31,8
V2527A	LAmax	D	19 000,0	101,2	93,9	89,0	84,0	76,1	67,3	61,1	54,1	46,3	38,2
V2527A	LAmax	D	23 000,0	104,0	96,9	92,2	87,3	79,4	70,8	64,7	57,9	50,3	42,0
V2527A	SEL	A	2 000,0	93,1	89,1	86,1	82,9	77,7	71,7	67,1	61,9	55,8	49,2
V2527A	SEL	A	2 700,0	93,3	89,2	86,2	83,0	77,7	71,8	67,2	62,0	55,8	49,3
V2527A	SEL	A	6 000,0	94,7	90,5	87,4	83,9	78,5	72,3	67,7	62,5	56,3	49,7
V2527A	SEL	D	10 000,0	95,0	90,2	86,8	83,5	78,1	71,8	67,2	61,9	55,9	49,4
V2527A	SEL	D	14 000,0	98,3	93,9	90,9	87,6	82,1	75,8	71,1	65,6	59,4	52,8
V2527A	SEL	D	19 000,0	102,5	98,4	95,5	92,3	87,2	81,1	76,7	71,5	65,7	59,4
V2527A	SEL	D	23 000,0	104,6	100,7	98,0	95,0	90,0	84,3	80,0	75,1	69,5	63,3
V2530	LAmax	A	2 000,0	91,8	84,4	79,6	74,5	66,3	57,2	50,5	43,2	35,2	26,9
V2530	LAmax	A	6 000,0	93,3	86,1	81,2	75,9	67,6	58,5	51,8	44,4	36,2	27,8
V2530	LAmax	D	13 000,0	96,8	88,3	83,2	78,2	70,3	61,4	54,9	47,6	39,6	31,3
V2530	LAmax	D	18 000,0	99,6	92,1	87,3	82,3	74,3	65,4	59,0	51,9	44,1	35,9

▼M2

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (OP type)	Leistungseinstellung (Power setting) (Das Feld „Leistungsparameter“ in der Tabelle „Luftfahrzeuge“ gibt Art und Einheit der Leistungseinstellung an)	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

Tabelle I-10:

Spektralklassen

Spektral-nummer (Spectral Class ID)	Art der Bewegung (Op Type)	Beschreibung	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
101	Abflug	2/3-Triebwerke.Niedriges Nebenstromverhältnis.Turbofan	59,5	61,6	62,8	73,1	80,8	78,3	72,3	75,8	75,9	73,6	71,8
102	Abflug	2-Triebwerke.Hohes Nebenstromverhältnis.Turbofan	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2
103	Abflug	2-Triebwerke.Hohes Nebenstromverhältnis.Turbofan	56,7	66,1	70,1	72,8	76,6	73,0	74,5	77,0	75,3	72,2	72,2
104	Abflug	2-Triebwerke.Niedriges/mittleres Nebenstromverhältnis.Turbofan	57,3	56,3	61,5	67,7	71,4	73,7	67,0	72,1	73,8	74,1	71,3
105	Abflug	2-Triebwerke.Hohes Nebenstromverhältnis.Turbofan	66,5	60,4	67,1	75,0	78,2	79,3	71,5	76,7	74,4	74,6	72,3
106	Abflug	4-Triebwerke.Turbofan+Überschall	62,5	57,4	66,9	73,7	75,5	74,0	71,4	73,4	73,4	75,7	75,8
107	Abflug	4-Triebwerke.Turbofan	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2
108	Abflug	4-Triebwerke.Turbofan	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1
109	Abflug	2-Triebwerke.Turboprop+1/2-Triebwerke.Kolbenmotor	64,7	67,1	73,1	89,4	84,5	76,3	89,3	80,7	79,3	79,3	81,6
110	Abflug	2-Triebwerke.Turboprop+4-Triebwerke.Kolbenmotor	71,4	69,9	79,9	87,4	76,5	80,9	86,2	86,0	85,6	81,2	76,8
111	Abflug	2-Triebwerke.Turboprop	78,0	76,0	90,0	103,0	82,0	85,0	97,0	89,0	94,0	80,0	79,0
112	Abflug	2/4-Triebwerke.Turboprop	74,0	95,0	92,0	75,0	96,0	90,0	74,9	78,0	75,0	75,0	74,1

02002L0049 — DE — 25.03.2020 — 005.001 — 990

▼M2

Spektral-nummer (Spectral Class ID)	Art der Bewegung (Op Type)	Beschreibung	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
113	Abflug	2-Triebwerke.Turbojet+Turbofan.Business	58,5	57,9	60,7	67,0	71,2	72,6	70,3	72,7	72,9	73,5	72,8
136	Abflug	2-Triebwerke.Turbofan.Business	59,7	60,0	68,5	73,0	73,8	70,4	67,6	71,4	68,7	72,8	73,2
137	Abflug	2-Triebwerke.Turbofan.Business	58,6	62,7	69,1	74,1	76,0	74,3	74,1	74,4	74,0	73,6	73,2
138	Abflug	2-Triebwerke.Turbofan.Business	66,2	66,2	66,2	72,2	80,8	67,9	67,6	72,0	70,0	70,7	71,1
201	Anflug	2/3-Triebwerke.Niedriges Nebenstromverhältnis.Turbofan	64,9	65,5	66,2	66,7	73,0	77,6	74,8	70,7	76,6	72,5	74,4
202	Anflug	2-Triebwerke.Niedriges/hohes Nebenstromverhältnis.Turbofan	68,5	68,5	68,5	68,4	68,5	70,9	73,3	67,3	72,6	72,5	72,1
203	Anflug	2-Triebwerke.Hohes Nebenstromverhältnis.Turbofan+Business	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9
204	Anflug	2-Triebwerke.Niedriges/mittleres Nebenstromverhältnis.Turbofan	58,8	57,1	59,4	68,0	72,8	73,7	69,1	72,3	74,8	75,6	73,6
205	Anflug	2-Triebwerke.Hohes Nebenstromverhältnis.Turbofan	68,3	60,7	64,6	67,4	78,4	74,8	71,4	72,4	72,0	72,4	71,6
206	Anflug	4-Triebwerke.Turbojet+Turbofan	63,3	65,4	64,1	63,2	66,0	66,6	69,6	70,1	71,5	67,1	71,0
207	Anflug	4-Triebwerke.Turbofan	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5
208	Anflug	4-Triebwerke.Turbojet+Turbofan	66,7	65,0	61,7	65,4	72,9	76,2	73,0	68,1	72,7	70,7	72,1
209	Anflug	4-Triebwerke.Turbofan	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0
210	Anflug	2-Triebwerke.Turboprop	65,0	70,0	65,0	72,0	77,0	68,0	78,0	85,0	86,0	79,0	73,0

▼M2

Spektral-nummer (Spectral Class ID)	Art der Bewegung (Op Type)	Beschreibung	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz
211	Anflug	2-Triebwerke.Turboprop	71,3	65,4	74,7	88,1	77,1	80,3	86,9	80,0	86,8	78,2	75,5
212	Anflug	2-Triebwerke.Turboprop	72,0	68,0	79,0	71,0	73,0	84,0	74,0	75,0	73,0	72,0	71,0
213	Anflug	4-Triebwerke.Turboprop+Kolbenmotor	64,0	73,0	76,0	71,0	82,0	83,0	67,0	71,0	70,0	69,0	69,0
214	Anflug	2/4-Triebwerke.Turboprop	61,8	69,8	61,8	58,8	67,8	70,8	62,8	59,8	62,8	60,8	60,8
215	Anflug	1/2-Triebwerke.Kolbenmotor	83,0	98,0	83,0	79,0	91,0	80,0	85,0	76,0	75,0	73,0	72,0
216	Anflug	2-Triebwerke.Turbojet+Turbofan	68,0	63,1	64,7	71,2	74,3	75,0	70,3	72,6	72,1	73,3	71,3
235	Anflug	2-Triebwerke.Turbofan.Business	67,3	68,9	69,6	70,0	70,2	74,0	74,7	73,1	71,3	74,1	72,9
236	Anflug	2-Triebwerke.Turbofan.Business	62,7	64,8	63,5	62,6	65,4	66,0	69,0	69,5	70,8	66,5	70,4
237	Anflug	2-Triebwerke.Turbofan.Business	67,0	61,1	62,7	64,1	70,4	74,4	71,8	68,4	76,3	72,3	73,5
238	Anflug	2-Triebwerke.Turbofan.Business	60,0	59,0	60,0	69,0	71,0	70,0	69,0	69,0	69,0	69,0	70,0

Spek-tral-num-mer (Spe-ctral Class ID)	Art des Vorgangs (Op Type)	Beschreibung	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	Abflug	2/3-Triebwerke.Niedriges Nebenstromverhältnis.Turbofan	59,5	61,6	62,8	73,1	80,8	78,3	72,3	75,8	75,9	73,6	71,8	71,6	72,3	70,0	68,3	66,6	64,2	61,4	58,6	54,8	50,9	45,7	43,9	40,9

▼M2

Spektralnummer (Spectral Class ID)	Art des Vorgangs (Op Type)	Beschreibung	L_50Hz	L_63Hz	L_80Hz	L_100Hz	L_125Hz	L_160Hz	L_200Hz	L_250Hz	L_315Hz	L_400Hz	L_500Hz	L_630Hz	L_800Hz	L_1000Hz	L_1250Hz	L_1600Hz	L_2000Hz	L_2500Hz	L_3150Hz	L_4000Hz	L_5000Hz	L_6300Hz	L_8000Hz	L_10000Hz
102	Abflug	2-Triebwerke.Hohes Nebenstromverhältnis.Turbofan	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	Abflug	2-Triebwerke.Hohes Nebenstromverhältnis.Turbofan	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	Abflug	2-Triebwerke.Niedriges/mittleres Nebenstromverhältnis.Turbofan	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	Abflug	2-Triebwerke.Hohes Nebenstromverhältnis.Turbofan	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	Abflug	4-Triebwerke.Turbofan+Überschall	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	Abflug	4-Triebwerke.Turbofan	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**

Spektralnummer (Spectral Class ID)	Art des Vorgangs (Op Type)	Beschreibung	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	Abflug	4-Triebwerke.Turbofan	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	Abflug	2-Triebwerke.Turboprop+1/2-Triebwerke.Kolbenmotor	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	Abflug	2-Triebwerke.Turboprop+4-Triebwerke.Kolbenmotor	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	Abflug	2-Triebwerke.Turboprop	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	Abflug	2/4-Triebwerke.Turboprop	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	Abflug	2-Triebwerke.Turbojet+Turbofan.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	Abflug	2-Triebwerke.Turbofan.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	Abflug	2-Triebwerke.Turbofan.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

Spektralnummer (Spectral Class ID)	Art des Vorgangs (Op Type)	Beschreibung	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	Abflug	2-Triebwerke.Turbofan.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	Anflug	2/3-Triebwerke.Niedriges Nebenstromverhältnis.Turbofan	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	Anflug	2-Triebwerke.Niedriges/hohes Nebenstromverhältnis.Turbofan	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	Anflug	2-Triebwerke.Hohes Nebenstromverhältnis.Turbofan+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	Anflug	2-Triebwerke.Niedriges/mittleres Nebenstromverhältnis.Turbofan	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

Spektralnummer (Spectral Class ID)	Art des Vorgangs (Op Type)	Beschreibung	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	Anflug	2-Triebwerke.Hohes Nebenstromverhältnis.Turbofan	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	Anflug	4-Triebwerke.Turbojet+Turbofan	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	Anflug	4-Triebwerke.Turbofan	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	Anflug	4-Triebwerke.Turbojet+Turbofan	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	Anflug	4-Triebwerke.Turbofan	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	Anflug	2-Triebwerke.Turboprop	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	Anflug	2-Triebwerke.Turboprop	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	Anflug	2-Triebwerke.Turboprop	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**

Spektralnummer (Spectral Class ID)	Art des Vorgangs (Op Type)	Beschreibung	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	Anflug	4-Triebwerke.Turboprop+Kolbenmotor	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	Anflug	2/4-Triebwerke.Turboprop	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	Anflug	1/2-Triebwerke.Kolbenmotor	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	Anflug	2-Triebwerke.Turbojet+Turbofan	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	Anflug	2-Triebwerke.Turbofan.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	Anflug	2-Triebwerke.Turbofan.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	Anflug	2-Triebwerke.Turbofan.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	Anflug	2-Triebwerke.Turbofan.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

Dieser Abschnitt enthält zusätzliche Daten für Luftfahrzeuge der allgemeinen Luftfahrt.

GASEPF- und GASEPV-Daten

Tabelle I-11:

GASEPF- und GASEPV-Luftfahrzeugtypen

ACFTID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	Höchstabfluggewicht (-MGTOW) (lb)	Höchstlandegewicht (-MGLW) (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Identifier)
GASEPF	Einmotoriges Luftfahrzeug mit unverstellbarem Propeller	Kolbenmotor	1	Klein (Small)	Allgemeine Luftfahrt	2 200	2 200	1 160	560	0	GASEPF	Prozent	215	109	Prop
GASEPV	Einmotoriges Luftfahrzeug mit verstellbarem Propeller	Kolbenmotor	1	Klein (Small)	Allgemeine Luftfahrt	3 000	3 000	1 111	790	0	GASEPV	Prozent	215	109	Prop

(Die assoziierten Spektraldaten sind in der ANP-Tabelle „Spektralklassen“ aufgeführt)

Tabelle I-12:

Flugprofildaten für den Ab- und Anflug von GASEPF- und GASEPV-Luftfahrzeugen

ACFTID	Art der Bewegung (Op type)	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Punkt Nummer	Entfernung (ft)	Höhe über Flugplatz (Altitude AFE) (ft)	Wahre Eigengeschwindigkeit (TAS) (kt)	Prozent des max. statischen Schubs (in %)
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	1	– 114 486,8	6 000,0	109,4	34,21
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	2	– 57 243,4	3 000,0	71,8	37,57
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	3	– 28 621,7	1 500,0	60,0	40,59
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	4	– 19 081,1	1 000,0	59,6	39,85

▼M2

ACFTID	Art der Bewegung (Op type)	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Punkt Nummer	Entfernung (ft)	Höhe über Flugplatz (Altitude AFE) (ft)	Wahre Eigengeschwindigkeit- (TAS) (kt)	Prozent des max. statischen Schubs (in %)
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	5	0,0	0,0	58,7	38,43
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	6	47,2	0,0	55,7	27,20
GASEPF	A	APP_3_DEG	1	7	472,0	0,0	30,0	10,00
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	1	– 68 580,3	6 000,0	109,4	18,03
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	2	– 34 290,2	3 000,0	71,8	22,59
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	3	– 17 145,1	1 500,0	60,0	26,14
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	4	– 11 430,1	1 000,0	59,6	25,67
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	5	0,0	0,0	58,7	24,75
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	6	47,2	0,0	55,7	27,20
GASEPF	A	APP_5_DEG	1	7	472,0	0,0	30,0	10,00
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	1	0,0	0,0	0,0	113,06
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	2	972,8	0,0	62,1	113,06
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	3	2 077,9	51,4	73,1	96,32
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	4	13 665,7	1 000,0	74,1	98,31
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	5	16 079,7	1 097,7	84,3	86,65
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	6	17 079,7	1 155,4	84,4	81,16
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	7	49 057,1	3 000,0	86,8	84,60
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	8	97 253,2	5 500,0	90,1	89,42
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	9	140 694,0	7 500,0	92,9	93,53
GASEPF	D	DEFAULT_DEP	1	10	202 700,4	10 000,0	96,6	99,04
GASEPV	A	APP_3_DEG	1	1	– 114 486,8	6 000,0	109,4	24,34

▼M2

ACFTID	Art der Bewegung (Op type)	Profil_ID (Profile_ID)	Teilstreckenlänge (Stage Length)	Punkt Nummer	Entfernung (ft)	Höhe über Flugplatz (Altitude AFE) (ft)	Wahre Eigengeschwindigkeit-(TAS) (kt)	Prozent des max. statischen Schubs (in %)
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

Tabelle I-13:

NPD-Daten für GASEPF- und GASEPV-Luftfahrzeuge

NPD_ID	Lärmberech-nungseinheit (Noise metric)	Art der Bewegung (Op type)	Leistungseinstellung — Prozent des max. statischen Schubs (Percentage of Max Static Thrust) (in %)	L_200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
GASEPF	LAmax	A	30,00	72,2	65,9	61,6	57,2	50,3	43,1	38,0	32,7	27,0	20,9
GASEPF	LAmax	A	100,00	84,9	78,6	74,4	70,0	63,2	55,8	50,4	44,6	38,3	31,5
GASEPF	LAmax	D	30,00	72,2	65,9	61,6	57,2	50,3	43,1	38,0	32,7	27,0	20,9
GASEPF	LAmax	D	100,00	84,9	78,6	74,4	70,0	63,2	55,8	50,4	44,6	38,3	31,5
GASEPF	SEL	A	30,00	74,2	70,1	67,3	64,4	59,8	54,8	51,2	47,4	43,2	38,6
GASEPF	SEL	A	100,00	87,1	83,1	80,4	77,5	72,9	67,8	63,9	59,6	54,8	49,4
GASEPF	SEL	D	30,00	74,2	70,1	67,3	64,4	59,8	54,8	51,2	47,4	43,2	38,6
GASEPF	SEL	D	100,00	87,1	83,1	80,4	77,5	72,9	67,8	63,9	59,6	54,8	49,4
GASEPV	LAmax	A	30,00	82,8	73,9	69,6	65,2	58,3	51,1	46,0	40,7	35,0	28,9
GASEPV	LAmax	A	100,00	92,4	86,1	81,9	77,5	70,7	63,3	57,9	52,1	45,8	39,0
GASEPV	LAmax	D	30,00	82,8	73,9	69,6	65,2	58,3	51,1	46,0	40,7	35,0	28,9
GASEPV	LAmax	D	100,00	92,4	86,1	81,9	77,5	70,7	63,3	57,9	52,1	45,8	39,0
GASEPV	SEL	A	30,00	81,7	77,6	74,8	71,9	67,3	62,3	58,7	54,9	50,7	46,1
GASEPV	SEL	A	100,00	94,6	90,6	87,9	85,0	80,4	75,3	71,4	67,1	62,3	56,9
GASEPV	SEL	D	30,00	81,7	77,6	74,8	71,9	67,3	62,3	58,7	54,9	50,7	46,1
GASEPV	SEL	D	100,00	94,6	90,6	87,9	85,0	80,4	75,3	71,4	67,1	62,3	56,9

02002L0049 — DE — 25.03.2020 — 005.001 — 1001

▼M2

Daten für Luftfahrzeugklassen

Luftfahrzeuggruppe	Beispiele von Luftfahrzeugtypen (höchstzulässige Startmasse — MTOM)
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)

In den nachstehenden Tabellen sind die Lärm- und Leistungsdaten für die vier Luftfahrzeugklassen dargestellt.

Tabelle I-14:

Lärmgruppendaten für die Luftfahrzeugklassen P 1.0, P 1.1, P 1.2 und 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	Ultraleicht-Flugzeuge	S	G	P	0	P1.0	1	N	0	0	0	P	100
P1.1	Motorsegler	S	G	P	0	P1.1	1	N	0	0	0	P	100
P1.2	Prop. MTOM <= 2 t Flugzeugschlepp	S	G	P	0	P1.2	1	N	0	0	0	P	100
P1.3	Prop. MTOM <= 2 t	S	G	P	0	P1.3	1	N	0	0	0	P	100

02002L0049 — DE — 25.03.2020 — 005.001 — 1002

▼M2

Tabelle I-15:

Flugprofildaten für den Ab- und Anflug von Luftfahrzeugen der Klassen P 1.0, P 1.1, P 1.2 und P 1.3

ACFT_ID,C,12	OP_TYPE,C,1	PROF_ID1,C,8	PROF_ID2,C,1	WEIGHT,N,7,0
P1.0	A	DEFAULT	1	100
P1.0	D	DEFAULT	1	100
P1.1	A	DEFAULT	1	100
P1.1	D	DEFAULT	1	100
P1.2	A	DEFAULT	1	100
P1.2	D	DEFAULT	1	100
P1.3	A	DEFAULT	1	100
P1.3	D	DEFAULT	1	100

Tabelle I-16:

Lärmprofilpunkte für Luftfahrzeuge der Klassen P 1.0, P 1.1, P 1.2 und 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

Tabelle I-17:

NPD-Daten für Luftfahrzeuge der Klassen P 1.0, P 1.1, P 1.2 und 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,	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,	L_16000,N,5,1	L_25000,N,5,1
P1.1	M	D	100	80,2	74	69,8	65,4	58,6	51,3	46,2	40,6	34,3	27,8
P1.1	S	A	30	59,7	56,4	54,1	51,7	47,8	43,4	40,2	36,4	32,1	27,3
P1.1	S	A	70	69,7	66,4	64,1	61,7	57,8	53,4	50,2	46,4	42,1	37,3
P1.1	S	D	82	73,7	70,4	68,1	65,7	61,8	57,4	54,2	50,4	46,1	41,3
P1.1	S	D	100	79,7	76,4	74,1	71,7	67,8	63,4	60,2	56,4	52,1	47,3
P1.2	M	A	30	64,4	58,2	53,9	49,5	42,6	35,1	29,8	24	17,5	10,6
P1.2	M	A	70	74,4	68,2	63,9	59,5	52,6	45,1	39,8	34	27,5	20,6
P1.2	M	D	76	76,4	70,2	65,9	61,5	54,6	47,1	41,8	36	29,5	22,6
P1.2	M	D	100	84,4	78,2	73,9	69,5	62,6	55,1	49,8	44	37,5	30,6
P1.2	S	A	30	63,9	60,5	58,2	55,8	51,8	47,2	43,8	39,8	35,2	30,1
P1.2	S	A	70	73,9	70,5	68,2	65,8	61,8	57,2	53,8	49,8	45,2	40,1
P1.2	S	D	76	75,9	72,5	70,2	67,8	63,8	59,2	55,8	51,8	47,2	42,1
P1.2	S	D	100	83,9	80,5	78,2	75,8	71,8	67,2	63,8	59,8	55,2	50,1
P1.3	M	A	30	66,4	60,2	55,9	51,5	44,6	37,1	31,8	26	19,5	12,6
P1.3	M	A	70	76,4	70,2	65,9	61,5	54,6	47,1	41,8	36	29,5	22,6
P1.3	M	D	76	78,4	72,2	67,9	63,5	56,6	49,1	43,8	38	31,5	24,6
P1.3	M	D	100	86,4	80,2	75,9	71,5	64,6	57,1	51,8	46	39,5	32,6
P1.3	S	A	30	65,9	62,5	60,2	57,8	53,8	49,2	45,8	41,8	37,2	32,1
P1.3	S	A	70	75,9	72,5	70,2	67,8	63,8	59,2	55,8	51,8	47,2	42,1
P1.3	S	D	76	77,9	74,5	72,2	69,8	65,8	61,2	57,8	53,8	49,2	44,1
P1.3	S	D	100	85,9	82,5	80,2	77,8	73,8	69,2	65,8	61,8	57,2	52,1

▼M2

Lärm- und Leistungsdaten für Hubschrauber — Datensatz 1

Dieser Satz enthält Daten für fünf Hubschrauberklassen (auf der Grundlage der höchstzulässigen Startmasse (MTOM)):

Tabelle I-18:

Datensatz 1 für Hubschrauber — Beschreibung

ACFT_ID	Beschreibung	Antriebs-art	Anzahl Trieb-werke	Ge-wichts-klasse	Eignerkate-gorie	MGTO-W (lb)	MGLW (lb)	Max. Landes-trecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meeres-höhe (Max Sea Level Static Thrust) (lb)	Lärmka-pitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektral-nummer Anflug (Ap-proach Spectral Class ID)	Spektral-nummer Abflug (Depar-ture Spectral Class ID)	Identif. der seit-lichen Richt-wirkung (Lateral Directi-vity In-dentifier)
H1.0	Hubschraubers mit MTOM <= 1 t	Propel-ler	0	0	Hub-schrauber	0	0	0	100	0	H1.0	WPS (% des max. sta-tischen Schubs)	215	109	Prop.
H1.1	Hubschraubers mit MTOM 1-3 t	Propel-ler	0	0	Hub-schrauber	0	0	0	100	0	H1.1	WPS (%des max. stati-schen Schubs)	215	109	Prop.
H1.2	Hubschraubers mit MTOM 3-5 t	Propel-ler	0	0	Hub-schrauber	0	0	0	100	0	H1.2	WPS (%des max. stati-schen Schubs)	215	109	Prop.
H2.1	Hubschraubers mit MTOM 5-10 t	Propel-ler	0	0	Hub-schrauber	0	0	0	100	0	H2.1	WPS (%des max. stati-schen Schubs)	215	109	Prop.
H2.2	Hubschraubers mit MTOM > 10 t	Propel-ler	0	0	Hub-schrauber	0	0	0	100	0	H2.2	WPS (%des max. stati-schen Schubs)	215	109	Prop.

Tabelle I-19

Datensatz 1 für Hubschrauber — Abflugprofile

ACFT_ID	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	ENTFERNUNG (ft)	HÖHE (ft)	GESCHWINDIG-KEIT (kt)	THR_SET (%)	OP_MODE
H1.0	D	H1.0_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	2	9,8	6,6	5,8	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	3	32,8	16,4	9,7	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	4	295,3	49,2	40,8	100,00	D

▼M2

ACFT_ID	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	ENTFERNUNG (ft)	HÖHE (ft)	GESCHWINDIG-KEIT (kt)	THR_SET (%)	OP_MODE
H1.0	D	H1.0_S	1	5	5 687,5	1 000,0	60,3	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	6	8 968,3	1 000,0	64,1	100,00	D
H1.0	D	H1.0_S	1	7	200 000,0	1 000,0	64,1	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	2	9,8	6,6	5,8	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	3	32,8	16,4	9,7	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	4	295,3	49,2	40,8	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	5	6 298,3	1 000,0	64,1	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	6	9 579,2	1 000,0	70,0	100,00	D
H1.1	D	H1.1_S	1	7	200 000,0	1 000,0	70,0	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	2	9,8	6,6	5,8	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	3	32,8	16,4	9,7	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	4	295,3	49,2	40,8	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	5	6 298,3	1 000,0	70,0	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	6	9 579,2	1 000,0	75,8	100,00	D
H1.2	D	H1.2_S	1	7	200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	1	0,0	0,0	3,9	100,00	D
H2.1	D	H2.1_S	1	2	9,8	6,6	5,8	100,00	D

▼M2

ACFT_ID	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	ENTFERNUNG (ft)	HÖHE (ft)	GESCHWINDIG-KEIT (kt)	THR_SET (%)	OP_MODE
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

Tabelle I-20:

Datensatz 1 für Hubschrauber — Anflugprofile

ACFT_ID	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	ENTFERNUNG	HÖHE	GESCHWINDIG-KEIT	THR_SET	OP_MODE
H1.0	A	H1.0_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	64,1	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	2	– 10 836,6	1 000,0	64,1	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	3	– 7 555,8	1 000,0	60,3	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	4	– 295,3	44,1	40,8	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	5	– 32,8	9,6	9,7	100,00	A
H1.0	A	H1.0_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A

▼M2

ACFT_ID	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	ENTFERNUNG	HÖHE	GESCHWINDIG-KEIT	THR_SET	OP_MODE
H1.0	A	H1.0_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	70,0	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	2	– 8 401,5	1 000,0	70,0	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	3	– 5 120,6	1 000,0	64,1	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	4	– 295,3	62,0	40,8	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	5	– 32,8	11,0	9,7	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A
H1.1	A	H1.1_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	2	– 9 563,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	3	– 6 282,2	1 000,0	70,0	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	4	– 295,3	51,8	40,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	5	– 32,8	10,2	9,7	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A
H1.2	A	H1.2_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	2	– 9 563,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	3	– 6 282,2	1 000,0	70,0	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	4	– 295,3	51,8	40,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	5	– 32,8	10,2	9,7	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	6	– 9,8	6,6	5,8	100,00	A
H2.1	A	H2.1_L	1	7	0,0	0,0	3,9	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	1	– 200 000,0	1 000,0	75,8	100,00	A
H2.2	A	H2.2_L	1	2	– 9 604,4	1 000,0	75,8	100,00	A

▼M2

ACFT_ID	OP_TYPE	PROF_ID1	PROF_ID2	PT_NUM	ENTFERNUNG	HÖHE	GESCHWINDIG-KEIT	THR_SET	OP_MODE
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

Tabelle I-21:

Lärmwerte für Hubschrauber — Datensatz 1

NOISE_ID	THRSET_TYP	MODEL_TYPE	SPECT_APP	SPECT_DEP	SPECT_AFB
H1.0	Propeller	I	215	109	0
H1.1	Propeller	I	215	109	0
H1.2	Propeller	I	215	109	0
H2.1	Propeller	I	215	109	0
H2.2	Propeller	I	215	109	0

Tabelle I-22:

Lärm-Leistung-Abstand-Daten (NPD-Daten) für Hubschrauber — Datensatz 1

NOISE_ID	NOISE_TYPE	OP_MODE	THR_SET	L_200	L_400	L_630	L_1000	L_2000	L_4000	L_6300	L_10000	L_16000	L_25000
H1.0	M	A	80,00	81,3	75,0	70,7	66,3	59,2	51,4	45,6	39,1	31,5	23,1
H1.0	M	A	100,00	84,3	78,0	73,7	69,3	62,2	54,4	48,6	42,1	34,5	26,1
H1.0	M	D	80,00	81,3	75,0	70,7	66,3	59,2	51,4	45,6	39,1	31,5	23,1
H1.0	M	D	100,00	84,3	78,0	73,7	69,3	62,2	54,4	48,6	42,1	34,5	26,1
H1.0	S	A	80,00	82,0	78,6	76,2	73,6	69,2	64,1	60,1	55,3	49,4	42,8

02002L0049 — DE — 25.03.2020 — 005.001 — 1011

▼**M2**

NOISE_ID	NOISE_TYPE	OP_MODE	THR_SET	L_200	L_400	L_630	L_1000	L_2000	L_4000	L_6300	L_10000	L_16000	L_25000
H1.0	S	A	100,00	85,0	81,6	79,2	76,6	72,2	67,1	63,1	58,3	52,4	45,8
H1.0	S	D	80,00	82,0	78,6	76,2	73,6	69,2	64,1	60,1	55,3	49,4	42,8
H1.0	S	D	100,00	85,0	81,6	79,2	76,6	72,2	67,1	63,1	58,3	52,4	45,8
H1.1	M	A	80,00	86,5	80,2	75,9	71,5	64,4	56,6	50,8	44,3	36,7	28,3
H1.1	M	A	100,00	89,5	83,2	78,9	74,5	67,4	59,6	53,8	47,3	39,7	31,3
H1.1	M	D	80,00	86,5	80,2	75,9	71,5	64,4	56,6	50,8	44,3	36,7	28,3
H1.1	M	D	100,00	89,5	83,2	78,9	74,5	67,4	59,6	53,8	47,3	39,7	31,3
H1.1	S	A	80,00	87,2	83,8	81,4	78,8	74,4	69,3	65,3	60,5	54,6	48,0
H1.1	S	A	100,00	90,2	86,8	84,4	81,8	77,4	72,3	68,3	63,5	57,6	51,0
H1.1	S	D	80,00	87,2	83,8	81,4	78,8	74,4	69,3	65,3	60,5	54,6	48,0
H1.1	S	D	100,00	90,2	86,8	84,4	81,8	77,4	72,3	68,3	63,5	57,6	51,0
H1.2	M	A	80,00	89,1	82,8	78,5	74,1	67,0	59,2	53,4	46,9	39,3	30,9
H1.2	M	A	100,00	92,1	85,8	81,5	77,1	70,0	62,2	56,4	49,9	42,3	33,9
H1.2	M	D	80,00	89,1	82,8	78,5	74,1	67,0	59,2	53,4	46,9	39,3	30,9
H1.2	M	D	100,00	92,1	85,8	81,5	77,1	70,0	62,2	56,4	49,9	42,3	33,9
H1.2	S	A	80,00	89,8	86,4	84,0	81,4	77,0	71,9	67,9	63,1	57,2	50,6
H1.2	S	A	100,00	92,8	89,4	87,0	84,4	80,0	74,9	70,9	66,1	60,2	53,6
H1.2	S	D	80,00	89,8	86,4	84,0	81,4	77,0	71,9	67,9	63,1	57,2	50,6
H1.2	S	D	100,00	92,8	89,4	87,0	84,4	80,0	74,9	70,9	66,1	60,2	53,6
H2.1	M	A	80,00	91,3	85,0	80,7	76,3	69,2	61,4	55,6	49,1	41,5	33,1
H2.1	M	A	100,00	94,3	88,0	83,7	79,3	72,2	64,4	58,6	52,1	44,5	36,1
H2.1	M	D	80,00	91,3	85,0	80,7	76,3	69,2	61,4	55,6	49,1	41,5	33,1

▼M2

NOISE_ID	NOISE_TYPE	OP_MODE	THR_SET	L_200	L_400	L_630	L_1000	L_2000	L_4000	L_6300	L_10000	L_16000	L_25000
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

Lärm- und Leistungsdaten für Hubschrauber — Datensatz 2

Dieser Datensatz enthält Daten für drei Hubschrauberklassen (auf der Grundlage der höchstzulässigen Startmasse (MTOM)):

1. Leichte Hubschrauber (LHEL) MTOM < 3 000 kg

2. Mittelschwere Hubschrauber (MHEL) 3 000 kg < MTOM < 6 000 kg

3. Schwere Hubschrauber (THEL) MTOM > 6 000 kg

Die Standardan- und abflugprofile werden als Profile mit festen Punkten angegeben. Bei den Standardabflugprofilen wird für jede Hubschrauberklasse ein Anstieg auf eine Horizontalflughöhe von 1 000 ft (305 m) angenommen. Wenn der Teil des Ab- oder Anflugs mit Horizontalflug lokal von diesen Werten abweicht, wird eine Anpassung der Standardprofile an die lokalen Gegebenheiten empfohlen.

02002L0049 — DE — 25.03.2020 — 005.001 — 1013

▼M2

Tabelle I-23:

Datensatz 2 für Hubschrauber — Beschreibung

ACFT_ID	Beschreibung	Antriebsart	Anzahl Triebwerke	Gewichtsklasse	Eignerkategorie	MGTOW (lb)	MGLW (lb)	Max. Landestrecke (ft)	Max. statischer Schub auf Meereshöhe (lb)	Lärmkapitel (Noise Chapter)	NPD_ID	Leistungsparameter	Spektralnummer Anflug (Approach Spectral Class ID)	Spektralnummer Abflug (Departure Spectral Class ID)	Identif. der seitlichen Richtwirkung (Lateral Directivity Indentifier)
LHEL	Hubschrauber mit MTOM <= 1 t	Turboprop	0	0	Hubschrauber	0	0	0	100	0	LHEL	WPS (% des max. statischen Schubs)	215	112	Prop.
MHEL	Hubschrauber mit MTOM 1-3 t	Turboprop	0	0	Hubschrauber	0	0	0	100	0	MHEL	WPS (% des max. statischen Schubs)	215	112	Prop.
THEL	Hubschrauber mit MTOM 3-5 t	Turboprop	0	0	Hubschrauber	0	0	0	100	0	THEL	WPS (% des max. statischen Schubs)	215	112	Prop.

Tabelle I-24:

Datensatz 2 für Hubschrauber — Abflugprofile

ACFT_ID	Art der Bewegung (Op Type)	Profil-ID (Profile ID)	Teilstreckenlänge	Punkt Nummer	Entfernung (ft)	Höhe (ft)	TAS (kt)	Korrigierter Nettoschub (Corrected Net Thrust) (%)	Betriebsart (OP MODE)
LHEL	D	DEFAULT	1	1	0	0	1	50	X
LHEL	D	DEFAULT	1	2	10	0	3	50	X
LHEL	D	DEFAULT	1	3	20	16	5	50	X
LHEL	D	DEFAULT	1	4	102	16	5	60	D
LHEL	D	DEFAULT	1	5	561	30	50	60	D
LHEL	D	DEFAULT	1	6	2 297	515	70	60	D
LHEL	D	DEFAULT	1	7	4 032	1 001	90	70	D
LHEL	D	DEFAULT	1	8	7 014	1 001	100	70	D
LHEL	D	DEFAULT	1	9	10 000	1 001	110	70	D

▼M2

ACFT_ID	Art der Bewegung (Op Type)	Profil-ID (Profile ID)	Teilstreckenlänge	Punkt Nummer	Entfernung (ft)	Höhe (ft)	TAS (kt)	Korrigierter Nettoschub (Corrected Net Thrust) (%)	Betriebsart (OP MODE)
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

Tabelle I-25:

Datensatz 2 für Hubschrauber — Anflugprofile

ACFT_ID	Art der Bewegung (Op Type)	Profil-ID (Profile ID)	Teilstreckenlänge	Punkt Nummer	Entfernung (ft)	Höhe (ft)	TAS (kt)	Korrigierter Nettoschub (Corrected Net Thrust) (%)	Betriebsart (OP MODE)
LHEL	D	DEFAULT	1	3	– 50 003	1 000	115	70	X
LHEL	D	DEFAULT	1	4	– 9 332	1 000	113	70	X
LHEL	D	DEFAULT	1	5	– 6 340	686	110	80	A

▼M2

ACFT_ID	Art der Bewegung (Op Type)	Profil-ID (Profile ID)	Teilstreckenlänge	Punkt Nummer	Entfernung (ft)	Höhe (ft)	TAS (kt)	Korrigierter Nettoschub (Corrected Net Thrust) (%)	Betriebsart (OP MODE)
LHEL	D	DEFAULT	1	6	– 4 029	443	95	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	7	– 1 686	197	80	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	8	– 843	108	60	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	9	0	20	5	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	9	102	0	3	80	A
LHEL	D	DEFAULT	1	9	121	0	1	80	A
MHEL	D	DEFAULT	1	2	– 40 229	1 000	135	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	3	– 36 322	1 000	123	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	4	– 32 411	1 000	112	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	5	– 28 504	1 000	100	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	6	– 22 145	1 000	90	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	7	– 15 784	1 000	80	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 9 426	1 000	70	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 5 153	551	60	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 750	89	50	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 62	16	20	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	0	10	5	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	102	0	2	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	121	0	1	60	A
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 40 229	1 000	135	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 36 322	1 000	123	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 32 411	1 000	112	75	X
MHEL	D	DEFAULT	1	8	– 28 504	1 000	100	75	X

▼M2

ACFT_ID	Art der Bewegung (Op Type)	Profil-ID (Profile ID)	Teilstreckenlänge	Punkt Nummer	Entfernung (ft)	Höhe (ft)	TAS (kt)	Korrigierter Nettoschub (Corrected Net Thrust) (%)	Betriebsart (OP MODE)
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

Tabelle I-26:

Lärmwerte für Hubschrauber — Datensatz 2

NOISE_ID	THRSET_TYP	MODEL_TYPE	SPECT_APP	SPECT_DEP	SPECT_AFB
LHEL	P	I	215	109	0
MHEL	P	I	215	109	0
THEL	P	I	215	109	0

Tabelle I-27:

Lärm-Leistung-Abstand-Daten (NPD-Daten) für drei Hubschrauberklassen

NPD-Identifikator (NPD Identifier)	Lärmdeskriptor (Noise Descriptor)	Leistungseinstellung (Power Setting)	Art der Bewegung (Op Mode)	L _200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
LHEL	MAX	80	A	84,6	79,1	75,7	71,6	65,8	60,1	56	48,8	41,6	34,4
LHEL	MAX	70	X	88,4	82,9	79,5	75,6	70,3	65	61,6	55,4	49,2	43

▼M2

NPD-Identifikator (NPD Identifier)	Lärmdeskriptor (Noise Descriptor)	Leistungseinstellung (Power Setting)	Art der Bewegung (Op Mode)	L _200ft	L_400ft	L_630ft	L_1000ft	L_2000ft	L_4000ft	L_6300ft	L_10000ft	L_16000ft	L_25000ft
LHEL	MAX	60	D	83,6	78,2	75,1	70,3	66,5	61,7	58,9	53,3	47,7	42,1
LHEL	MAX	50	S	91,7	85,3	81,5	76,5	69,4	61,5	56,5	49,6	42,7	35,8
LHEL	SEL	80	A	90,5	87,1	84,9	82,1	77,6	72,1	67,9	62,4	56,9	51,4
LHEL	SEL	70	X	90,4	87	84,7	81,9	77,5	72	68,1	62,9	57,7	52,5
LHEL	SEL	60	D	85,9	82,5	80,4	77,7	73,4	68,4	64,6	59,6	54,6	49,6
LHEL	SEL	50	S	85,9	82,5	80,4	77,7	73,4	68,4	64,6	59,6	54,6	49,6
MHEL	MAX	50	D	91,8	85,2	80,6	75,7	67,5	58,1	51,2	42,6	34	25,4
MHEL	MAX	60	A	90,2	83,9	80	75,3	68,4	60,9	55,8	49,5	43,2	36,9
MHEL	MAX	75	X	92,4	86	82	77,2	70	62,3	57,1	50,8	44,5	38,2
MHEL	SEL	50	D	91,2	87,2	84,8	80,8	75	68,1	63,7	57,6	51,5	45,4
MHEL	SEL	60	A	94,2	90,1	88,1	84,7	80	74,7	71,3	66	60,7	55,4
MHEL	SEL	75	X	89,3	85,3	82,8	78,9	73,1	66,6	62,6	57	51,4	45,8
THEL	MAX	50	D	91,2	85,2	81,7	76,3	68,8	60,4	54,9	46	37,1	28,2
THEL	MAX	60	A	90	84,1	80,7	75,5	68,5	60,6	55,3	48	40,7	33,4
THEL	MAX	75	X	92,4	86,4	82,9	77,5	70,1	61,6	55,7	48,1	40,5	32,9
THEL	MAX	100	S	100,2	93,8	90,3	84,9	77,5	69,3	64,3	56,5	48,7	40,9
THEL	SEL	50	D	92,8	89,3	87,4	84	79,2	73,5	69,6	63,7	57,8	51,9
THEL	SEL	60	A	91,6	88,2	86,4	83,2	78,8	73,7	70	64,7	59,4	54,1
THEL	SEL	75	X	94	90,5	88,6	85,2	80,5	74,7	70,4	64,8	59,2	53,6
THEL	SEL	100	S	92,8	89,3	87,4	84	79,2	73,5	69,6	63,7	57,8	51,9

▼**M5**

ANHANG III

METHODEN ZUR BEWERTUNG DER GESUNDHEITSSCHÄDLICHEN AUSWIRKUNGEN

(nach Artikel 6 Absatz 3)

1. **Auswahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen**

Zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen werden berücksichtigt:

— ischämische Herzkrankheit (*ischaemic heart disease*, IHD) entsprechend den Codes BA40 bis BA6Z der von der Weltgesundheitsorganisation herausgegebenen Internationalen statistischen Klassifikation der Krankheiten und verwandter Gesundheitsprobleme ICD-11;

— starke Belästigung (*high annoyance*, HA);

— starke Schlafstörung (*high sleep disturbance*, HSD).

2. **Berechnung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen**

Die gesundheitsschädlichen Auswirkungen werden mit einem der folgenden Werte berechnet:

— dem relativen Risiko (RR) einer gesundheitsschädlichen Auswirkung, definiert als

$$RR = \left(\frac{\begin{array}{c}Wahrscheinlichkeit\ des\ Auftretens\ der\ gesundheitsschädlichen\ Auswirkung \\ in\ einer\ Bevölkerung,\ die \\ einem\ spezifischen\ Umgebungslärmpegel\ ausgesetzt\ ist\end{array}}{\begin{array}{c}Wahrscheinlichkeit\ des\ Auftretens\ der\ gesundheitsschädlichen\ Auswirkung \\ in\ einer\ Bevölkerung,\ die \\ \textbf{keinem}\ Umgebungslärm\ ausgesetzt\ ist\end{array}} \right)$$

(Formel 1)

— dem absoluten Risiko (AR) einer gesundheitsschädlichen Auswirkung, definiert als

$$AR = \left(\begin{array}{c}Auftreten\ der\ gesundheitsschädlichen\ Auswirkung \\ in\ einer\ Bevölkerung,\ die \\ einem\ spezifischen\ Umgebungslärmpegel\ ausgesetzt\ ist\end{array} \right)$$

(Formel 2)

2.1. **IHD**

Für die Berechnung des RR sind in Bezug auf die gesundheitsschädlichen Auswirkungen von IHD und in Bezug auf die Inzidenzrate (*i*) folgende Dosis-Wirkung-Relationen zu verwenden:

$$RR_{IHD,i,road} = \begin{cases} e^{\left[\left(^{ln(1{,}08)}/_{10}\right) * (L_{den} - 53)\right]} & für\ L_{den}\ von\ mehr\ als\ 53\ dB \\ 1 & für\ L_{den}\ kleiner/gleich\ 53\ dB \end{cases}$$

(Formel 3)

für Straßenverkehrslärm.

2.2. **HA**

Für die Berechnung des AR sind in Bezug auf die gesundheitsschädlichen Auswirkungen von HA folgende Dosis-Wirkung-Relationen zu verwenden:

▼**M5**

$$AR_{HA,road} = \left(78{,}9270 - 3{,}1162 * L_{den} + 0{,}0342 * {L_{den}}^2\right)/100 \quad \text{(Formel 4)}$$

für Straßenverkehrslärm;

$$AR_{HA,rail} = \left(38{,}1596 - 2{,}05538 * L_{den} + 0{,}0285 * {L_{den}}^2\right)/100 \quad \text{(Formel 5)}$$

für Schienenverkehrslärm;

$$AR_{HA,air} = \left(-50{,}9693 + 1{,}0168 * L_{den} + 0{,}0072 * {L_{den}}^2\right)/100 \quad \text{(Formel 6)}$$

für Fluglärm.

2.3. **HSD**

Für die Berechnung des AR sind in Bezug auf die gesundheitsschädlichen Auswirkungen von HSD folgende Dosis-Wirkung-Relationen zu verwenden:

$$AR_{HSD,road} = \left(19{,}4312 - 0{,}9336 * L_{night} + 0{,}0126 * {L_{night}}^2\right)/100 \text{ (Formel 7)}$$

für Straßenverkehrslärm;

$$AR_{HSD,rail} = \left(67{,}5406 - 3{,}1852 * L_{night} + 0{,}0391 * {L_{night}}^2\right)/100 \text{ (Formel 8)}$$

für Schienenverkehrslärm;

$$AR_{HSD,air} = \left(16{,}7885 - 0{,}9293 * L_{night} + 0{,}0198 * {L_{night}}^2\right)/100 \text{ (Formel 9)}$$

für Fluglärm.

3. **Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen**

3.1. Die Belastung der Bevölkerung ist für jede Lärmquelle und jede gesundheitsschädliche Auswirkung gesondert zu bewerten. Wenn dieselben Personen unterschiedlichen Lärmquellen gleichzeitig ausgesetzt sind, können die schädlichen Auswirkungen in der Regel nicht kumuliert werden. Diese Auswirkungen können jedoch verglichen werden, um die relative Bedeutung jeder Lärmquelle zu bewerten.

3.2. **Bewertung für IHD**

3.2.1. **Für IHD im Falle von Schienenverkehrs- und Fluglärm** wird angenommen, dass für die Bevölkerung, die mehr als einem angemessenen L_{den}-Pegel ausgesetzt ist, ein erhöhtes Risiko besteht, eine IHD zu entwickeln, die genaue Anzahl *N* der IHD-Fälle kann aber nicht berechnet werden.

▼M5

3.2.2. **Für IHD im Falle von Straßenverkehrslärm** wird der Anteil der Fälle der spezifischen gesundheitsschädlichen Auswirkung in der Bevölkerung, die einem mittels Berechnung auf Umgebungslärm zurückzuführenden RR ausgesetzt ist, für die Lärmquelle *x* (Straßenverkehr), die gesundheitsschädliche Auswirkung *y* (IHD) und die Inzidenz *i* folgendermaßen berechnet:

$$PAF_{x,y} = \left(\frac{\sum_j [p_j \cdot (RR_{j,x,y} - 1)]}{\sum_j [p_j \cdot (RR_{j,x,y} - 1)] + 1}\right) \text{ (Formel 10)}$$

Dabei ist

— $PAF_{x,y}$ das zurechenbare Risiko für die gesamte Bevölkerung (*population attributable fraction*);

— der Satz von Bereichen *j* besteht aus einzelnen Bereichen, die sich über höchstens 5 dB erstrecken (z. B. 50–51 dB, 51–52 dB, 52–53 dB usw. oder 50–54 dB, 55–59 dB, 60–64 dB usw.);

— p_j ist der Anteil an der Gesamtbevölkerung *P* in dem bewerteten Gebiet, der dem Bereich *j*, der mit einem bestimmten RR einer spezifischen gesundheitsschädlichen Auswirkung $RR_{j,x,y}$ in Zusammenhang gebracht wird, zugeordnet ist. Die Berechnung von $RR_{j,x,y}$ erfolgt anhand der in Nummer 2 dieses Anhangs beschriebenen Formeln für den mittleren Wert jedes Bereichs (z. B. 50,5 dB für den Bereich 50–51 dB oder 52 dB für den Bereich 50–54 dB — je nach Datenverfügbarkeit).

3.2.3. **Für IHD im Falle von Straßenverkehrslärm** ist die auf die Lärmquelle *x* zurückzuführende **Gesamtzahl *N* der IHD-Fälle** (Menschen, die von der gesundheitsschädlichen Auswirkung *y* betroffen sind; Anzahl der zurechenbaren Fälle) somit

$N_{x,y} = PAF_{x,y,i} * I_y * P$ (Formel 11)

für Straßenverkehrslärm.

Dabei ist

— $PAF_{x,y,i}$ berechnet für die Inzidenz *i*;

— *Iy* die Inzidenzrate von IHD in dem untersuchten Gebiet, die aus Gesundheitsstatistiken für die Region oder das Land abgeleitet werden kann, in der/dem das Gebiet liegt;

— *P* ist die Gesamtbevölkerung des zu bewertenden Gebiets (die Summe der Bevölkerung in den verschiedenen Bereichen).

3.3. **Für HA und HSD im Falle von Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs- und Fluglärm ist die Gesamtzahl *N* der Menschen, die von der auf die Lärmquelle *x* zurückzuführenden gesundheitsschädlichen Auswirkung y betroffen sind** (Anzahl der zurechenbaren Fälle), für jede Kombination von Lärmquelle *x* (Straßenverkehrs-, Schienenverkehrs- oder Fluglärm) und gesundheitsschädlicher Auswirkung *y* (HA, HSD) zu bestimmen:

$$N_{x,y} = \sum_j [n_j * AR_{j,x,y}] \text{ (Formel 12)}$$

Dabei ist

— $AR_{x,y}$ das AR der betreffenden gesundheitsschädlichen Auswirkung (HA, HSD), deren Berechnung anhand der in Nummer 2 dieses Anhangs beschriebenen Formeln für den mittleren Wert jedes Bereichs (z. B. 50,5 dB für den Bereich 50–51 dB oder 52 dB für den Bereich 50–54 dB — je nach Datenverfügbarkeit) erfolgt;

— n_j die Anzahl der Menschen, die dem Bereich *j* ausgesetzt ist.

▼M5

4. **Künftige Überarbeitungen**

Die Dosis-Wirkung-Relationen, die durch künftige Änderungen dieses Anhangs eingeführt werden, betreffen insbesondere Folgendes:

— die Relation zwischen Belästigung und L_{den} für Industrie- und Gewerbelärm;

— die Relation zwischen Schlafstörung und L_{night} für Industrie- und Gewerbelärm.

Erforderlichenfalls könnten spezielle Dosis-Wirkung-Relationen für folgende Bereiche aufgezeigt werden:

— Wohngebäude mit besonderer Schalldämmung gemäß Anhang VI,

— Wohngebäude mit einer ruhigen Fassade gemäß Anhang VI,

— klimatische und kulturelle Unterschiede,

— schutzbedürftige Gruppen der Bevölkerung,

— tonaler Industrie- und Gewerbelärm,

— impulshaltiger Industrie- und Gewerbelärm und andere Sonderfälle.

▼B

ANHANG IV

MINDESTANFORDERUNGEN FÜR DIE AUSARBEITUNG STRATEGISCHER LÄRMKARTEN

nach Artikel 7

1. Auf einer strategischen Lärmkarte werden Daten zu folgenden Aspekten dargestellt:

   — aktuelle, frühere oder vorhersehbare Lärmsituation, ausgedrückt durch einen Lärmindex,

   — Überschreitung eines Grenzwerts,

   — geschätzte Anzahl an Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern in einem bestimmten Gebiet, die bestimmten Werten eines Lärmindexes ausgesetzt sind,

   — geschätzte Anzahl der Menschen in einem lärmbelasteten Gebiet.

2. Strategische Lärmkarten können der Öffentlichkeit in folgender Form vorgelegt werden:

   — als Grafik,

   — als Zahlenangaben in Tabellen,

   — als Zahlenangaben in elektronischer Form.

3. Strategische Lärmkarten für Ballungsräume weisen besonders Lärm aus folgenden Quellen aus:

   — Straßenverkehr,

   — Eisenbahnverkehr,

   — Flughäfen,

   — Industriegelände, einschließlich Häfen.

4. Die Ausarbeitung strategischer Lärmkarten dient folgenden Zwecken:

   — zur Aufbereitung der Daten, die der Kommission gemäß Artikel 10 Absatz 2 und Anhang VI zu übermitteln sind,

   — als Informationsquelle für die Bürger gemäß Artikel 9,

   — als Grundlage für Aktionspläne gemäß Artikel 8.

   Für jeden dieser Zwecke bedarf es einer anderen Art von strategischer Lärmkarte.

5. Die Mindestanforderungen für die strategischen Lärmkarten mit den der Kommission zu übermittelnden Informationen sind in den Abschnitten 1.5, 1.6, 2.5, 2.6 und 2.7 des Anhangs VI enthalten.

6. Zur Information der Bürger gemäß Artikel 9 und für die Ausarbeitung von Aktionsplänen gemäß Artikel 8 sind zusätzliche und ausführlichere Informationen zu liefern wie:

   — eine grafische Darstellung,

   — Karten, auf denen die Überschreitung eines Grenzwertes dargestellt ist,

   — Differenzkarten, auf denen die aktuelle Lage mit zukünftigen Situationen verglichen wird,

   — Karten, auf denen der Wert eines Lärmindexes gegebenenfalls auf einer anderen Höhe als 4 m dargestellt ist.

   Die Mitgliedstaaten können Regeln für die Art und das Format dieser Lärmkarten aufstellen.

▼B

7. Strategische Lärmkarten mit den Ergebnissen von Ermittlungen, die in einer Höhe von 4 m durchgeführt wurden, und mit einer in 5 dB-Bereiche unterteilten Skala für L_{den} und L_{night}, wie in Anhang VI festgelegt, werden zur lokalen oder landesweiten Verwendung erstellt.

8. Für Ballungsräume werden verschiedene strategische Lärmkarten jeweils für den Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt erstellt. Zusätzlich können Karten für andere Lärmquellen erstellt werden.

9. Die Kommission kann nach dem Verfahren des Artikels 13 Absatz 2 Leitlinien mit weiteren Anleitungen zu Lärmkarten, zur Ausarbeitung von Lärmkarten und zu Lärmkartensoftware erstellen.

▼B

ANHANG V

MINDESTANFORDERUNGEN FÜR AKTIONSPLÄNE

nach Artikel 8

1. Die Aktionspläne müssen mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

   — eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,

   — die zuständige Behörde,

   — den rechtlichen Hintergrund,

   — alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,

   — eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,

   — eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,

   — das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,

   — die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminderung,

   — die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,

   — die langfristige Strategie,

   — finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,

   — die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.

2. Die zuständigen Behörden können jeweils für ihren Zuständigkeitsbereich zum Beispiel folgende Maßnahmen in Betracht ziehen:

   — Verkehrsplanung,

   — Raumordnung,

   — auf die Geräuschquelle ausgerichtete technische Maßnahmen,

   — Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung,

   — Verringerung der Schallübertragung,

   — verordnungsrechtliche oder wirtschaftliche Maßnahmen oder Anreize.

3. In den Aktionsplänen sollten Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind) enthalten sein.

4. Die Kommission kann gemäß Artikel 13 Absatz 2 Leitlinien mit weiteren Anleitungen zu den Aktionsplänen ausarbeiten.

▼B

ANHANG VI

DER KOMMISSION ZU ÜBERMITTELNDE ANGABEN

nach Artikel 10

Folgende Angaben sind der Kommission zu übermitteln:

1. **Zu Ballungsräumen**

1.1. Eine kurze Beschreibung des Ballungsraums: Lage, Größe, Einwohnerzahl.

1.2. Zuständige Behörde.

1.3. Lärmschutzprogramme, die bisher durchgeführt wurden, und laufende Lärmschutzmaßnahmen.

1.4. Verwendete Berechnungs- oder Messmethoden.

1.5. Die geschätzte Zahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe gemessene L_{den} in dB an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75, wobei die Angaben für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt aufzuführen sind. Die Zahlenangaben sind auf die nächste Hunderterstelle auf- oder abzurunden (Beispiel: 5 200 = zwischen 5 150 und 5 249; 100 = zwischen 50 und 149; 0 = weniger als 50).

Zusätzlich sollte — gegebenenfalls und soweit Daten verfügbar sind — angegeben werden, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden wohnen mit

— besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm, d. h. spezieller Schallisolierung gegen eine oder mehrere Arten von Umgebungslärm, kombiniert mit einer Belüftungs- oder Klimaanlage, so dass ein hoher Lärmschutz gegen Umgebungslärm beibehalten werden kann;

— einer ruhigen Fassade, d. h. einer Fassade eines Wohnhauses, an der der L_{den}-Wert in einem Abstand von 4 m über dem Boden und 2 m von der Fassade für den Lärm aus einer bestimmten Lärmquelle um mehr als 20 dB unter dem Wert liegt, der an der Fassade mit dem höchsten L_{den}-Wert gemessen wurde.

Daneben ist anzugeben, welchen Einfluss Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen gemäß den Definitionen in Artikel 3 auf den Lärmpegel haben.

1.6. Die geschätzte Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe gemessene L_{night} in dB an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70, wobei die Angaben für Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Fluglärm und Industrie- und Gewerbelärm getrennt aufzuführen sind. Diese Daten können vor dem in Artikel 11 Absatz 1 vorgesehenen Zeitpunkt auch für den Bereich 45-49 bewertet werden.

Zusätzlich sollte — gegebenenfalls und soweit Daten verfügbar sind — angegeben werden, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden wohnen mit

— besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm gemäß Abschnitt 1.5,

— einer ruhigen Fassade gemäß Abschnitt 1.5.

Daneben ist anzugeben, welchen Einfluss Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen auf den Lärmpegel haben.

▼B

1.7. Bei einer grafischen Darstellung sind zumindest die 60, 65, 70 und 75 dB-Linien zu zeigen.

1.8. Eine Zusammenfassung des Aktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten mit den in Anhang V genannten relevanten Angaben.

2. **Zu Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen**

2.1. Eine allgemeine Beschreibung der Straßen, Eisenbahnstrecken oder Flughäfen: Lage, Größe und Angaben über das Verkehrsaufkommen.

2.2. Eine Beschreibung der Umgebung: Ballungsräume, Dörfer, ländliche Gegend oder nicht ländliche Gegend, Information über die Flächennutzung, andere Hauptlärmquellen.

2.3. Lärmschutzprogramme, die bisher durchgeführt wurden, und laufende Lärmschutzmaßnahmen.

2.4. Verwendete Berechnungs- oder Messmethoden.

2.5. Die geschätzte Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die außerhalb von Ballungsräumen in Gebäuden wohnen, an denen der in 4 m Höhe an der am stärksten lärmbelasteten Fassade gemessene L_{den} in dB in folgenden Bereichen liegt: 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, > 75.

Zusätzlich sollte — gegebenenfalls und soweit Daten verfügbar sind — angegeben werden, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden wohnen mit

— besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm gemäß Abschnitt 1.5,

— einer ruhigen Fassade gemäß Abschnitt 1.5.

2.6. Die geschätzte Gesamtzahl der Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet), die außerhalb von Ballungsräumen in Gebäuden wohnen, an denen L_{night} in dB in 4 m Höhe an der am stärksten lärmbelasteten Fassade in folgenden Bereichen liegt: 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, > 70. Diese Daten können vor dem in Artikel 11 Absatz 1 vorgesehenen Zeitpunkt auch für den Bereich 45-49 bewertet werden.

Zusätzlich sollte — gegebenenfalls und soweit Daten verfügbar sind — angegeben werden, wie viele Personen innerhalb der oben angeführten Geräuschpegelkategorien in Gebäuden wohnen mit

— besonderer Schalldämmung für bestimmten Lärm gemäß Abschnitt 1.5,

— einer ruhigen Fassade gemäß Abschnitt 1.5.

2.7. Die Gesamtfläche (in km^2), mit L_{den}-Werten von über 55, 65 bzw. 75 dB. Außerdem ist die geschätzte Gesamtzahl der Wohnungen in jedem dieser Gebiete (auf die nächste Hunderterstelle gerundet) und die geschätzte Gesamtzahl der dort lebenden Menschen (auf die nächste Hunderterstelle gerundet) anzugeben. Dabei sind die Ballungsräume mit einzubeziehen.

Die 55 und 65 dB-Linien sind auch auf einer oder mehreren Karten einzuzeichnen, in denen der Standort von Dörfern, Städten und Ballungsräumen innerhalb der Linien angegeben ist.

2.8. Eine Zusammenfassung des Aktionsplans von nicht mehr als 10 Seiten mit den in Anhang V genannten relevanten Angaben.

▼M3

3. Mechanismus für den Informationsaustausch

Die Kommission entwickelt mit Unterstützung der Europäischen Umweltagentur im Wege von Durchführungsrechtsakten einen obligatorischen Mechanismus für den digitalen Informationsaustausch, um die Informationen aus den strategischen Lärmkarten und Zusammenfassungen der Aktionspläne gemäß Artikel 10 Absatz 2 auszutauschen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 13 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.