



Obsah

II *Nelegislatívne akty*

SMERNICE

- ★ **Smernica Komisie (EÚ) 2015/996 z 19. mája 2015, ktorou sa ustanovujú spoločné metódy posudzovania hluku podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES ⁽¹⁾ 1**

⁽¹⁾ Text s významom pre EHP

II

(Nelegislatívne akty)

SMERNICE

SMERNICA KOMISIE (EÚ) 2015/996

z 19. mája 2015,

ktorou sa ustanovujú spoločné metódy posudzovania hluku podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2002/49/ES z 25. júna 2002, ktorá sa týka posudzovania a riadenia environmentálneho hluku ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 6 ods. 2,

keďže:

- (1) Cieľom smernice 2002/49/ES je podľa jej článku 1 definovať spoločný prístup určený na zabránenie, prevenciu alebo zníženie škodlivých účinkov na základe priorít, vrátane obťažovania, spôsobených vystavením environmentálnemu hluku. Na tento účel členské štáty určia expozíciu environmentálnemu hluku prostredníctvom mapovania hluku metódami posudzovania spoločnými pre členské štáty, zabezpečia, aby informácie o environmentálnom hluku a jeho účinkoch boli sprístupnené verejnosti a na základe výsledkov mapovania hluku prijímú akčné plány na prevenciu a zníženie environmentálneho hluku tam, kde je to potrebné, a najmä v prípadoch, keď hladiny expozície môžu vyvolať škodlivé účinky na ľudské zdravie, a na zachovanie kvality environmentálneho hluku tam, kde je vyhovujúca.
- (2) Podľa článku 5 smernice 2002/49/ES členské štáty uplatnia hlukové indikátory (L_{den} a L_{night}) uvedené v prílohe I k uvedenej smernici na prípravu a revíziu strategického mapovania hluku v súlade s článkom 7.
- (3) Podľa článku 6 smernice 2002/49/ES sa hodnoty hlukových indikátorov (L_{den} a L_{night}) určia prostredníctvom metód posudzovania stanovených v prílohe II k uvedenej smernici.
- (4) Podľa článku 6 smernice 2002/49/ES stanoví Komisia spoločné metódy posudzovania na určenie hlukových indikátorov L_{den} a L_{night} prostredníctvom revízie prílohy II.
- (5) Podľa článku 7 smernice 2002/49/ES členské štáty zabezpečia, aby sa strategické hlukové mapy vytvorili najneskôr do 30. júna 2007 a 30. júna 2012 a následne preskúmavali a v prípade potreby revidovali aspoň každých päť rokov.
- (6) V smernici 2002/49/ES sa stanovuje vypracovanie akčných plánov na základe strategických hlukových máp. Strategické hlukové mapy sa musia vypracovať s použitím spoločných metód posudzovania, potom, ako ich prijímú členské štáty. Členské štáty však môžu použiť iné metódy na navrhnutie opatrení zameraných na priority stanovené na základe spoločných metód, ako aj na posúdenie iných vnútroštátnych opatrení na predchádzanie a znížovanie environmentálneho hluku.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 189, 18.7.2002, s. 12.

- (7) Komisia začala v roku 2008 vyvíjať spoločný metodický rámec posudzovania hluku prostredníctvom projektu Spoločné metódy posudzovania hluku v EÚ (ďalej len „CNOSSOS-EU“) pod vedením svojho Spoločného výskumného centra. Projekt sa realizoval v úzkej spolupráci s výborom zriadeným na základe článku 18 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2000/14/ES ⁽¹⁾ a s ďalšími expertmi z členských štátov. Jeho výsledky boli uverejnené v referenčnej správe JRC o CNOSSOS-EU ⁽²⁾.
- (8) V prílohe k tejto smernici Komisie sa stanovujú spoločné metódy posudzovania. Členské štáty sú povinné tieto metódy používať od 31. decembra 2018.
- (9) Metódy posudzovania stanovené v prílohe k tejto smernici sa podľa jej článku 2 ods. 1 majú prijať najneskôr do 31. decembra 2018 a do tohto dátumu môžu členské štáty podľa článku 6 ods. 2 smernice 2002/49/ES naďalej používať existujúce metódy posudzovania, ktoré boli prijaté predtým na vnútroštátnej úrovni.
- (10) V súlade s článkom 12 smernice 2002/49/ES prispôbiť Komisia prílohu II technickému a vedeckému pokroku.
- (11) Okrem prispôsobenia vedeckému a technickému pokroku v súlade s článkom 12 smernice 2002/49/ES sa Komisia snaží upraviť prílohu na základe skúseností z členských štátov.
- (12) Spoločné metódy posudzovania sa majú použiť aj na účely iných právnych predpisov EÚ, ak tieto právne predpisy odkazujú na prílohu II k smernici 2002/49/ES.
- (13) Opatrenia stanovené v tejto smernici sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného na základe článku 13 smernice 2002/49/ES,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Príloha II k smernici 2002/49/ES sa nahrádza textom uvedeným v prílohe k tejto smernici.

Článok 2

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do 31. decembra 2018. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upraví členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 3

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/14/ES z 8. mája 2000 týkajúcej sa aproximácie právnych predpisov členských štátov vzhľadom na emisiu hluku v prostredí pochádzajúcu zo zariadení používaných vo voľnom priestranstve (Ú. v. ES L 162, 3.7.2000, s. 1).

⁽²⁾ Spoločné metódy posudzovania hluku v Európe (CNOSSOS-EU) – referenčná správa JRC, EUR 25379 EN. Luxemburg: Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie, 2012, ISBN 978-92-79-25281-5.

Článok 4

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli 19. mája 2015

Za Komisiu
v mene predsedu
Karmenu VELLA
člen Komisie

PRÍLOHA

METÓDY POSUDZOVANIA PRE HLUKOVÉ INDIKÁTORY

(Podľa článku 6 smernice 2002/49/ES)

1. ÚVOD

Hodnoty L_{den} a L_{night} sa určujú výpočtom v bodoch posudzovania podľa metódy uvedenej v kapitole 2 a údajov opísaných v kapitole 3. Meranie sa dá uskutočniť podľa postupu uvedeného v kapitole 4.

2. SPOLOČNÉ METÓDY POSUDZOVANIA HLUKU

2.1. Všeobecné ustanovenia – hlučenie cestnej a železničnej dopravy a priemyselný hlučenie

2.1.1. Definície indikátorov, frekvenčných rozsahov a pásiem

Výpočty hlučenia sa definujú vo frekvenčnom rozsahu 63 Hz až 8 kHz. Výsledky pre frekvenčné pásmo sa uvádzajú v príslušnom frekvenčnom intervale.

Výpočty hlučenia cestnej a železničnej dopravy a priemyselného hlučenia sa realizujú v oktávových pásmach, okrem výpočtu akustického výkonu zdroja hlučenia železničnej dopravy, ktorý sa realizuje v tretinooktávových pásmach. Pre hlučenie cestnej a železničnej dopravy a priemyselný hlučenie sa na základe týchto výsledkov oktávového pásma vypočíta dlhodobá A-vážená priemerná hladina akustického tlaku pre deň, večer a noc, ktorá je definovaná v prílohe I a uvedená v článku 5 smernice 2002/49/ES, ako súčet všetkých týchto frekvenčných hodnôt.

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

kde:

A_i označuje korekciu frekvenčnej váhovej funkcie A podľa normy IEC 61672-1,

i = index frekvenčného pásma,

a T je časové obdobie zodpovedajúce dňu, večeru alebo noci.

Hlukové parametre:

| | | |
|---------------|--|------------------------------------|
| L_p | Okamžitá hladina akustického tlaku | [dB] (re. $2 \cdot 10^{-5}$ Pa) |
| $L_{Aeq,LT}$ | Celková dlhodobá hladina hlučenia L_{Aeq} zo všetkých zdrojov a obraz zdrojov zvuku v bode R | [dB] (re. $2 \cdot 10^{-5}$ Pa) |
| L_w | Akustický výkon bodového zdroja zvuku (pohyblivého alebo nepohyblivého) „in situ“ | [dB] (re. 10^{-12} W) |
| $L_{w,i,dir}$ | Akustický výkon smerového zdroja zvuku „in situ“ pre i -té frekvenčné pásmo | [dB] (re. 10^{-12} W) |
| $L_{w'}$ | Priemerná hladina akustického výkonu „in situ“ na meter čiary pohybu zdroja zvuku | [dB/m] (re. 10^{-12} W) |

Ďalšie fyzikálne parametre:

| | | |
|-------|--|--------|
| p | Stredná kvadratická hodnota okamžitého akustického tlaku | [Pa] |
| p_0 | Referenčný akustický tlak = $2 \cdot 10^{-5}$ Pa | [Pa] |
| W_0 | Referenčný akustický výkon = 10^{-12} W | [watt] |

2.1.2. Kvalitatívny rámec

Presnosť vstupných hodnôt

Všetky vstupné hodnoty ovplyvňujúce emisnú hladinu zdroja sa určia s minimálnou presnosťou zodpovedajúcou odchýlke $\pm 2\text{dB(A)}$ emisnej hladiny zdroja (ostatné parametre ostávajú nezmenené).

Používanie východiskových hodnôt

Pri uplatňovaní tejto metódy budú vstupné údaje odrážať skutočné používanie. Vo všeobecnosti sa nedá spoliehať na východiskové vstupné údaje ani na predpoklady. Východiskové vstupné hodnoty a predpoklady sa akceptujú vtedy, keď je zhromažďovanie skutočných údajov spojené s neprimerane vysokými nákladmi.

Kvalita softvéru používaného na výpočty

Softvérové aplikácie slúžiace na výpočty musia byť v preukázateľnej zhode s metódami opísanými v tomto dokumente. Táto zhoda sa preukazuje certifikáciou výsledkov na skúšobných prípadoch.

2.2. Hluk cestnej dopravy

2.2.1. Opis zdroja

Klasifikácia vozidiel

Hluk cestnej dopravy sa určuje ako súhrn hlukových emisií zo všetkých vozidiel tvoriacich dopravný tok. Tieto vozidlá sa na základe charakteristiky ich hlukových emisií delia na päť samostatných kategórií:

Kategória 1: Lhké motorové vozidlá

Kategória 2: Stredne ťažké vozidlá

Kategória 3: Ťažké vozidlá

Kategória 4: Dvojkolesové motorové vozidlá

Kategória 5: Otvorená kategória

V prípade dvojkolesových motorových vozidiel sú vymedzené dve samostatné podkategórie, jedna pre mopedy a druhá pre silnejšie motocykle, pretože majú výrazne odlišné spôsoby pohonu a aj ich počty sa zvyčajne veľmi odlišujú.

Použijú sa prvé štyri kategórie, piata kategória je nepovinná. Tá je určená pre nové vozidlá, ktoré sa môžu vyvinúť v budúcnosti a svojimi emisnými hodnotami hluku sa môžu odlišovať natoľko, že si budú vyžadovať vymedzenie novej kategórie. Do tejto kategórie by mohli spadať napríklad elektrické alebo hybridné vozidlá, či akékoľvek iné vozidlá vyvinuté v budúcnosti, ktoré sa budú výrazne líšiť od vozidiel spadajúcich do kategórie 1 až 4.

Podrobné údaje o jednotlivých triedach vozidiel sú uvedené v tabuľke [2.2.a].

Tabuľka [2.2.a]

Triedy vozidiel

| Katégoria | Názov | Opis | Katégoria vozidla v ES Typové schválenie celého vozidla ⁽¹⁾ | |
|-----------|-------------------------------|--|---|----------------|
| 1 | Lahké motorové vozidlá | Osobné vozidlá, dodávkové vozidlá ≤ 3,5 tony, športové úžitkové vozidlá (SUV) ⁽²⁾ , viacúčelové vozidlá (MPV) ⁽³⁾ vrátane prívesov a karavanov | M1 a N1 | |
| 2 | Stredne ťažké vozidlá | Stredne ťažké vozidlá, dodávkové vozidlá > 3,5 tony, autobusy, obytné vozidlá atď. s dvoma nápravami a zdvojenými pneumatikami, ktoré sa nasadzujú na zadnú nápravu | M2, M3 a N2, N3 | |
| 3 | Ťažké vozidlá | Ťažké nákladné vozidlá, vozidlá typu „touring“, autobusy s tromi a viacerými nápravami | M2 a N2 s prívesom, M3 a N3 | |
| 4 | Dvojkolesové motorové vozidlá | 4a | Dvoj, troj- a štvorkolesové mopedy | L1, L2, L6 |
| | | 4b | Motocykle s postranným vozíkom i bez neho, trojkolky a štvorkolky | L3, L4, L5, L7 |
| 5 | Otvorená katégoria | Vymedzí sa podľa budúcich potrieb | Neuplatňuje sa | |

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽²⁾ Sport Utility Vehicles.

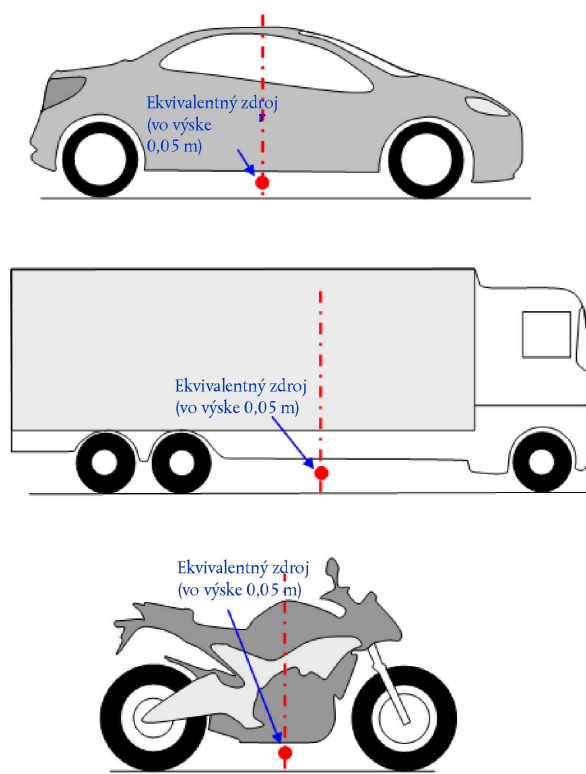
⁽³⁾ Multi-Purpose Vehicles.

Počet a umiestnenie ekvivalentných zvukových zdrojov

V rámci tejto metódy predstavuje každé vozidlo (kategória 1, 2, 3, 4 a 5) jeden bodový zdroj vyžarujúci rovnomerne do 2π polpriestoru nad povrchom zeme. Prvý odraz na povrchu vozovky sa predpokladá implicitne. Podľa znázornenia na obrázku [2.2.a] sa tento bodový zdroj nachádza vo výške 0,05 m nad povrchom vozovky.

Obrázok [2.2.a]

Umiestnenie ekvivalentného bodového zdroja v prípade ľahkých vozidiel (kategória 1), ťažkých vozidiel (kategória 2 a 3) a dvojkolesových vozidiel (kategória 4)



Dopravný tok je znázornený ako čiara pohybu zdroja zvuku. Pri modelovaní cesty s viacerými pruhmi by mal byť každý jazdný pruh v ideálnom prípade reprezentovaný čiarou pohybu zdroja umiestneného uprostred každého jazdného pruhu. Prijateľný je však aj model s jednou čiarou pohybu zdroja uprostred dvojprúdovej vozovky alebo jednou čiarou pohybu zdroja pre jeden smer jazdy vo vonkajšom jazdnom pruhu viacprúdovej vozovky.

Emisie akustického výkonu

Všeobecné posúdenie

Akustický výkon určitého zdroja je definovaný ako „čiastočné voľné pole“, čo znamená, že akustický výkon zahŕňa vplyv odrazu od povrchu bezprostredne pod modelovaným zdrojom, ak nie sú v jeho bezprostrednom okolí žiadne rušivé objekty okrem odrazu od povrchu vozovky, ktoré nie sú bezprostredne pod modelovaným zdrojom.

Dopravný tok

Hlukové emisie dopravného toku sú reprezentované čiarou pohybu zdroja, ktorá je charakterizovaná svojím akustickým výkonom smerového zdroja zvuku na meter a frekvenciu. Táto hodnota zodpovedá súčtu hlukových emisií z jednotlivých vozidiel v danom dopravnom toku, pričom sa započíta čas, ktorý tieto vozidlá strávia v predmetnom úseku vozovky. Znázornenie jednotlivého vozidla v dopravnom toku si vyžaduje uplatnenie modelu dopravného toku.

Za predpokladu rovnomerného dopravného toku Q_m vozidiel kategórie m za hodinu, ktoré sa pohybujú priemernou rýchlosťou v_m (v km/h), je akustický výkon smerového zdroja zvuku na meter vo frekvenčnom pásme i čiaru pohybu zdroja $L_{W',eq,line,i,m}$ definovaný ako:

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

kde $L_{W,i,m}$ je akustický výkon smerového zdroja zvuku jedného vozidla. $L_{W',m}$ sa vyjadrí v dB (re. 10^{-12} W/m). Tieto hladiny akustického výkonu sa vypočítajú osobitne pre každé oktávové pásmo i v rozsahu od 125 Hz do 4 kHz.

Údaje o dopravnom toku Q_m sa vyjadria ako ročný priemer za hodinu, časové obdobie (deň-večer-noc), triedu vozidla a čiaru pohybu zdroja. Pre všetky kategórie sa ako vstupné údaje o dopravnom toku použijú údaje získané z merania premávky alebo z dopravných modelov.

Rýchlosť v_m je reprezentatívna rýchlosť danej kategórie vozidiel: vo väčšine prípadov ide o hodnotu najvyššej povolenej rýchlosti v danom úseku vozovky alebo najvyššiu povolenú rýchlosť pre danú kategóriu vozidiel, podľa toho, ktorá z týchto hodnôt je nižšia. Ak nie sú dostupné údaje z merania miestnych podmienkach, použije sa maximálna povolená rýchlosť pre danú kategóriu vozidiel.

Jednotlivé vozidlo

Predpokladá sa, že všetky vozidlá kategórie m jazdia v dopravnom toku rovnakou rýchlosťou, t. j. v_m , priemernou rýchlosťou toku vozidiel danej kategórie.

Cestné vozidlo sa modeluje súborom matematických rovníc, ktoré predstavujú dva hlavné zdroje hluku:

1. hluk valenia spôsobený interakciou pneumatiky a vozovky;
2. hluk pohonu vytvorený hnacou sústavou (motorom, výfukom atď.) vozidla.

Aerodynamický hluk sa považuje za súčasť hluku valenia.

V kategórii ľahkých, stredných a ťažkých vozidiel (kategórie 1, 2 a 3) zodpovedá celkový akustický výkon súčtu energií hluku valenia a hluku pohonu. Hladina celkového akustického výkonu čiar pohybu zdroja pre $m = 1, 2$ alebo 3 sa teda definuje ako:

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

kde $L_{WR,i,m}$ je hladina akustického výkonu vyjadrujúca hluk valenia a $L_{WP,i,m}$ je hladina akustického výkonu vyjadrujúca hluk pohonu. Tento vzorec platí pre všetky rýchlostné rozmedzia. Pre rýchlosti nižšie ako 20 km/h je hladina akustického výkonu definovaná rovnakým vzorcom ako pre $v_m = 20$ km/h.

Pri dvojkolesových vozidlách (kategória 4) sa za zdroj považuje len hluk pohonu:

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

Tento vzorec platí pre všetky rýchlostné rozmedzia. Pre rýchlosti nižšie ako 20 km/h je hladina akustického výkonu definovaná rovnakým vzorcom ako pre $v_m = 20$ km/h.

2.2.2. Referenčné podmienky

Zdrojové rovnice a koeficienty platia pre nasledujúce referenčné podmienky:

- konštantná rýchlosť vozidla,
- rovná vozovka,
- teplota vzduchu $\tau_{ref} = 20$ °C,

- pomyselný referenčný povrch vozovky, ktorý tvorí priemerne hustý asfaltový betón 0/11 a kamenitý mastixový asfaltový koberec 0/11, vek vozovky 2 až 7 rokov a v reprezentatívnom stave údržby,
- suchý povrch vozovky,
- bez pneumatík s kovovými hrotmi.

2.2.3. Hluk valenia

Všeobecná rovnica

Hladina akustického výkonu valenia vo frekvenčnom pásme i pre vozidlo triedy $m = 1, 2$ alebo 3 sa definuje ako:

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

Koeficienty $A_{R,i,m}$ a $B_{R,i,m}$ sa udávajú v oktávových pásmach pre každú kategóriu vozidiel a pre referenčnú rýchlosť $v_{ref} = 70$ km/h. Hodnota $\Delta L_{WR,i,m}$ zodpovedá súčtu korekčných koeficientov, ktoré sa použijú na emisie hluku valenia pre konkrétne podmienky vozovky či vozidla, ktoré sa odchyľujú od referenčných podmienok:

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

Hodnota $\Delta L_{WR,road,i,m}$ vyjadruje vplyv povrchu vozovky na hluk valenia v prípade, keď má povrch vozovky akustické vlastnosti odlišné od akustických vlastností pomyselného referenčného povrchu, ktoré sú definované v kapitole 2.2.2. Zahŕňa vplyv na šírenie hluku, a rovnako aj na jeho vytváranie.

Hodnota $\Delta L_{studdedtyres,i,m}$ je korekčným koeficientom vyjadrujúcim vyššiu hladinu hluku valenia v prípade ľahkých vozidiel s pneumatikami s kovovými hrotmi.

Hodnota $\Delta L_{WR,acc,i,m}$ vyjadruje vplyv svetelnej križovatky alebo kruhového objazdu na hluk valenia. Zahŕňa seba vplyv na hluk pri zmenách rýchlosti.

Hodnota $\Delta L_{W,temp}$ je korekčným faktorom priemernej teploty τ , ak sa líši od referenčnej teploty $\tau_{ref} = 20$ °C.

Korekcia pre pneumatiky s kovovými hrotmi

Ak významný počet ľahkých vozidiel v dopravnom toku používa počas niekoľkých mesiacov v každom roku pneumatiky s kovovými hrotmi, pri výpočte sa zohľadní indukovaný vplyv na hluk valenia. Pre každú kategóriu vozidiel $m = 1$ vybavených pneumatikami s kovovými hrotmi sa zvýšenie emisií hluku valenia v závislosti od rýchlosti určí pomocou vzorca:

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

kde koeficienty a_i a b_i sa udávajú osobitne pre každé oktávové pásmo.

Emisie hluku valenia sa môžu zvýšiť len úmerne k množstvu ľahkých vozidiel s pneumatikami s kovovými hrotmi a na obmedzené obdobie T_s (v mesiacoch) počas roka. Ak je $Q_{stud,ratio}$ priemerný podiel ľahkých vozidiel vybavených pneumatikami s kovovými hrotmi na celkovom množstve vozidiel prechádzajúcich za hodinu v danom období T_s (v mesiacoch), potom sa ročný priemerný podiel vozidiel s pneumatikami vybavenými kovovými hrotmi p_s vyjadrí ako:

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

Výsledná korekcia, ktorá sa použije na emisie akustického výkonu hluku valenia spôsobené používaním pneumatík s kovovými hrotmi v prípade vozidiel kategórie $m = 1$ vo frekvenčnom pásme i sa vyjadrí ako:

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

V prípade vozidiel všetkých ostatných kategórií sa žiadna korekcia nepoužije:

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

Vplyv teploty vzduchu na korekciu hluku valenia

Na emisie hluku valenia má vplyv aj teplota vzduchu; hladina akustického výkonu hluku valenia s narastajúcou teplotou vzduchu klesá. Tento vplyv je zohľadnený v korekcii povrchu vozovky. Korekcie povrchu vozovky sa zvyčajne určujú pre teplotu vzduchu $\tau_{\text{ref}} = 20$ °C. V prípade odlišnej ročnej priemernej teploty vzduchu v °C sa na výpočet hluku z povrchu vozovky použije táto korekcia:

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

Pre teploty nižšie ako 20 °C je tento korekčný faktor kladný (t. j., hluk sa zosilňuje), pre vyššie teploty je záporný (t. j., hluk slabne). Hodnota koeficientu K závisí od povrchu vozovky a vlastností pneumatiky a vo všeobecnosti vykazuje určitú frekvenčnú závislosť. Pre všetky povrchy vozovky sa v kategórii ľahkých vozidiel (kategória 1) použije všeobecný koeficient $K_{m=1} = 0,08$ dB/°C a v kategórii ťažkých vozidiel (kategórie 2 a 3) $K_{m=2} = K_{m=3} = 0,04$ dB/°C. Korekčný koeficient sa použije rovnakým spôsobom vo všetkých oktávových pásmach v rozsahu od 63 do 8 000 Hz.

2.2.4. Hluk pohonu

Všeobecná rovnica

Emisie hluku pohonu zahŕňajú všetky hlukové príspevky z motora, výfuku, radenia rýchlostí nasávania vzduchu atď. Hladina akustického výkonu hluku pohonu vo frekvenčnom pásme i vozidla triedy m sa definuje ako:

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

Koeficienty $A_{P, i, m}$ a $B_{P, i, m}$ sa udávajú v oktávových pásmach pre každú kategóriu vozidiel a pre referenčnú rýchlosť $v_{\text{ref}} = 70$ km/h.

Hodnota $\Delta L_{\text{WP}, i, m}$ zodpovedá súčtu korekčných koeficientov, ktoré sa použijú na emisie hluku pohonu pre konkrétne jazdné či regionálne podmienky, ktoré sa odchyľujú od referenčných podmienok:

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

Hodnota $\Delta L_{\text{WP, road}, i, m}$ určuje vplyv povrchu vozovky na hluk pohonu prostredníctvom pohlcovania hluku. Výpočet sa uskutoční v súlade s postupom uvedeným v kapitole 2.2.6.

Hodnoty $\Delta L_{\text{WP, acc}, i, m}$ a $\Delta L_{\text{WP, grad}, i, m}$ zohľadňujú vplyv sklonu vozovky a zrýchľovania a spomaľovania vozidiel na križovatkách. Vypočítajú sa v súlade s postupom uvedeným v kapitolách 2.2.4 a 2.2.5.

Vplyv sklonu vozovky

Sklon vozovky má na emisie hluku vozidla dvojaký vplyv: jednak ovplyvňuje rýchlosť vozidla, a tým aj jeho emisie hluku valenia a pohonu; a jednak prostredníctvom radenia rýchlostí ovplyvňuje zaťaženie a otáčky motora, a tým aj emisie hluku pohonu príslušného vozidla. V tomto oddiele sa zohľadňuje len vplyv na hluk pohonu, pričom sa predpokladá stála rýchlosť.

Vplyv sklonu vozovky na hluk pohonu sa zohľadňuje pomocou korekčného faktora $\Delta L_{WP,grad,m}$ ktorý je funkciou zvažovania svahu s (%), rýchlosti vozidla v_m (v km/h) a triedy vozidla m . V prípade obojsmerného dopravného toku je nevyhnutné tento tok rozdeliť na dve zložky a vypočítať korekciu osobitne pre stúpanie a osobitne pre klesanie. Tento korekčný faktor sa potom rovnakým spôsobom použije vo všetkých oktávových pásmach:

Pre $m = 1$

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

Pre $m = 2$

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

Pre $m = 3$

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

Pre $m = 4$

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

Korekcia $\Delta L_{WP,grad,m}$ v sebe implicitne zahŕňa vplyv zvažovania svahu na rýchlosť.

2.2.5. Vplyv zrýchlenia a spomalenia vozidiel

Pred svetelnými križovatkami a kruhovými objazdmi a za nimi sa nižšie opísaným spôsobom použije korekcia vplyvu zrýchlenia a spomalenia.

Korekčné faktory hluku valenia $\Delta L_{WR,acc,m,k}$ a hluku pohonu $\Delta L_{WP,acc,m,k}$ sú lineárnymi funkciami vzdialenosti x (v m) bodového zdroja k najbližšiemu kríženiu príslušnej čiary pohybu zdroja s ďalšou čiarou pohybu zdroja. Tieto korekčné faktory sa použijú rovnakým spôsobom vo všetkých oktávových pásmach:

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

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

Hodnota koeficientov $C_{R,m,k}$ a $C_{P,m,k}$ závisí od druhu križovatky k ($k = 1$ pre svetelnú križovatku; $k = 2$ pre kruhový objazd) a udáva sa osobitne pre každú kategóriu vozidiel. Korekcia v sebe zahŕňa aj vplyv zmeny rýchlosti pri dojazde ku križovatke alebo kruhovému objazdu alebo pri výjazde z nich.

Upozornenie: Pri vzdialenosti $|x| \geq 100$ m, $\Delta L_{WR,acc,m,k} = \Delta L_{WP,acc,m,k} = 0$.

2.2.6. Vplyv typu povrchu vozovky

Všeobecné zásady

Ak sa akustické vlastnosti povrchu vozovky líšia od akustických vlastností referenčného povrchu, použije sa pre hluk valenia i hluk pohonu spektrálny korekčný faktor.

Korekčný faktor povrchu vozovky pre emisie hluku valenia je daný týmto vzťahom:

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

kde

$\alpha_{i,m}$ je spektrálna korekcia vyjadrená v dB pri referenčnej rýchlosti v_{ref} v kategórii m (1, 2 alebo 3) a v spektrálnom pásme i .

β_m je vplyv rýchlosti na zníženie hluku valenia v kategórii m (1, 2 alebo 3) a je vo všetkých frekvenčných pásmach rovnaký.

Korekčný faktor povrchu vozovky pre emisie hluku pohonu je daný týmto vzťahom:

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

Absorpčné povrchy hluku pohonu znižujú, neabsorpčné povrchy ho nezvyšujú.

Vplyv veku vozovky na hlukové vlastnosti jej povrchu

Hlukové vlastnosti povrchov vozoviek sa menia s ich vekom a úrovňou údržby, pričom postupom času sa ich hlučnosť spravidla zvyšuje. V rámci tejto metódy sa odvodené parametre povrchu vozoviek, ktoré sú reprezentatívne pre akustický výkon daného typu povrchu vozovky, vypočítajú ako priemerná hodnota zohľadňujúca jeho reprezentatívnu životnosť a predpokladanú riadnu údržbu.

2.3. Hluk železničnej dopravy

2.3.1. Opis zdroja

Klasifikácia vozidiel

Definícia vozidla a vlaku

Na účely tejto metódy výpočtu hluku sa vozidlo definuje ako akákoľvek čiastková jednotka vlaku (typicky lokomotíva, vozeň s vlastným pohonom, ťahaný vozeň alebo nákladný vagón), ktorá sa môže samostatne posúvať a dá sa odpojiť od zvyšku vlaku. V prípade čiastkových jednotiek vlaku, ktoré sú súčasťou nerozpojitelnej súpravy, napríklad jednotky so spoločným podvozkom, môžu nastať osobitné okolnosti. Na účely tejto metódy výpočtu sa všetky tieto čiastkové jednotky považujú za jediné vozidlo.

Na účely tejto metódy výpočtu je vlak súpravou spojených vozidiel.

Tabuľka [2.3.a] definuje spoločné názvoslovie pre opis typov vozidiel uvedených v databáze zdrojov. Uvádza všetky príslušné deskriptory, ktoré slúžia na úplnú klasifikáciu vozidiel. Tieto deskriptory zodpovedajú vlastnostiam vozidla, ktoré majú vplyv na akustický výkon smerového zdroja pripadajúci na dĺžku jedného metra modelovej ekvivalentnej čiary pohybu zdroja.

Počet vozidiel sa pre každý typ určí osobitne pre každý úsek koľaje a každé časové obdobie, s ktorými sa pri výpočte hluku počíta. Vyjadri sa ako priemerný počet vozidiel za hodinu, pričom táto hodnota sa vypočíta tak, že sa celkový počet vozidiel prechádzajúcich sa dané časové obdobie vydeli dobou trvania tohto časového obdobia vyjadrenou v hodinách (napr. 24 vozidiel za 4 hodiny znamená 6 vozidiel za hodinu). Započítajú sa všetky typy vozidiel prechádzajúcich na každom úseku koľaje.

Tabuľka [2.3.a]

Klasifikácia a deskriptory železničných vozidiel

| Číslica | 1 | 2 | 3 | 4 |
|-------------------------|--|-------------------------|---|---|
| Deskriptor | Typ vozidla | Počet náprav na vozidlo | Typ brzd | Opatrenia týkajúce sa kolies |
| Vysvetlenie deskriptora | Písmeno opisujúce typ | Skutočný počet náprav | Písmeno opisujúce typ brzd | Písmeno opisujúce typ opatrenia na zníženie hluku |
| Možné deskriptory | h vysokorychlostné vozidlo (> 200 km/h) | 1 | c liatinové klátiky | n žiadne opatrenia |
| | m vozne s vlastným pohonom | 2 | k klátiky z kompozitného materiálu alebo spekaného kovu | d tlmiče |
| | p ťahané osobné vozne | 3 | n nebrzdené na jazdnej ploche, napríklad diskové, bubnové, magnetické brzdy | s clony |
| | c mestská električka alebo ľahké metro s vlastným pohonom a vozne bez vlastného pohonu | 4 | | o iné |
| | d dieselová lokomotíva | atď. | | |
| | e elektrická lokomotíva | | | |
| | a akékoľvek všeobecné nákladné vozidlo | | | |
| | o iné (t. j. údržbárske vozidlá a pod.) | | | |

Klasifikácia koľají a nosnej konštrukcie

Existujúce koľaje sa môžu líšiť, pretože ich akustické vlastnosti ovplyvňuje a určuje niekoľko faktorov. Typy koľají, ktoré sa používajú v rámci tejto metódy, sú uvedené nižšie v tabuľke [2.3.b]. Niektoré tieto faktory majú na akustické vlastnosti veľký vplyv, zatiaľ čo iné majú len druhotné vplyvy. Najdôležitejšími faktormi, ktoré ovplyvňujú emisie hluku železničnej dopravy, sú vo všeobecnosti tieto: drsnosť hlavy koľajnice, tuhosť podložky pod päťou koľajnice, podvalové podložie, spoje koľajnic a polomer zakrivenia koľaje. Alternatívnou možnosťou je definovať celkové vlastnosti koľají a v tom prípade sú z akustického hľadiska najvýznamnejšie dva parametre – drsnosť hlavy koľajnice a stupeň dynamického útlmu podľa normy ISO 3095 a spolu s nimi aj polomer zakrivenia koľaje.

Úsek koľaje sa definuje ako časť jednotlivej koľaje na železničnej trati alebo v stanici či v železničnom depe, pri ktorej sa nemenia fyzikálne vlastnosti koľaje ani jej základné súčasti.

Tabuľka [2.3.b] definuje spoločné názvoslovie na opis typov koľají uvedených v databáze zdrojov.

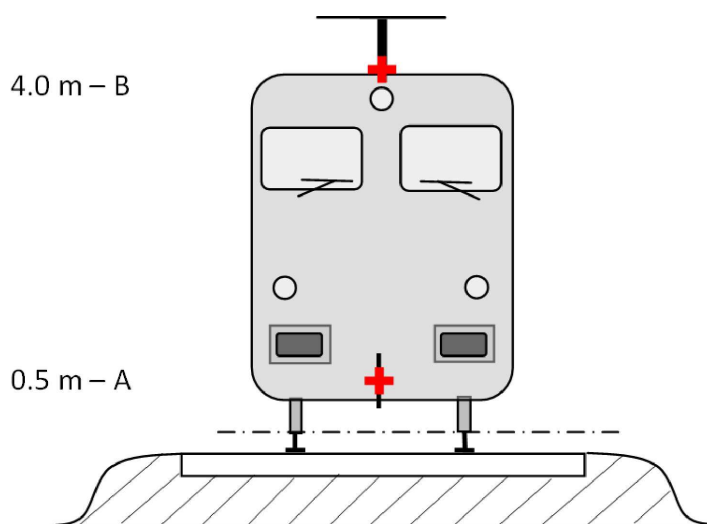
Tabuľka [2.3.b]

| Číslica | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|-------------------------|-------------------------------|---|--|---|---|---|
| Deskriptor | Podvalové podložie | Drsnosť hlavy koľajnice | Typ podložky pod päťou koľajnice | Ďalšie opatrenia | Spoje koľajnic | Zakrivenie |
| Vysvetlenie deskriptora | Typ podvalového podložia | Indikátor drsnosti | Predstavuje indikátor „akustickej“ tuhosti | Opisné písmeno akustického zariadenia | Prítomnosť spojov a medzier | Uvádza polomer zakrivenia v m |
| Povolené kódy | B Štrk | E Dobre udržiavaná a veľmi hladká | S Mäkká (150 – 250 MN/m) | N Žiadne | N Žiadne | N Rovná koľaj |
| | S Betónové podložie | M Normálne udržiavaná | M Stredná (250 do 800 MN/m) | D Koľajový absorbér | S Jednoduchý spoj alebo výhybka | L Malé (1 000 – 500 m) |
| | L Štrkový most | N Horšie udržiavaná | H Tuhá (800 – 1 000 MN/m) | B Nízka clona | D Dva spoje alebo výhybky na 100 m | M Stredné (Menej než 500 m a viac než 300 m) |
| | N Neštrkový most | B Neudržiavaná a v zlom stave | | A Absorbér hluku na betónovom podloží | M Viac než dva spoje alebo výhybky na 100 m | H Vysoké (Menej než 300 m) |
| | T Podkladové lôžko | | | E Koľaj v podkladovom lôžku | | |
| | O Iné | | | O Iné | | |

Počet a umiestnenie ekvivalentných zdrojov hluku

Obrázok [2.3.a]

Umiestnenie ekvivalentných zdrojov hluku



V rôznej výške trate a v strede koľaje sa nachádzajú rôzne ekvivalentné čiary pohybu zdroja zvuku. Všetky výšky sa vzťahujú k rovine dotýkajúcej sa horných plôch oboch koľajníc.

Ekvivalentné zdroje zahŕňajú rôzne fyzikálne zdroje (index p). Tieto fyzikálne zdroje sa delia do rôznych kategórií podľa mechanizmu ich vzniku. Ide o tieto zdroje: 1. hluk valenia (zahŕňajúci nielen chvenie koľajníc a podvalového podložja a vibráciu kolies, ale v príslušných prípadoch aj hluk nadstavby nákladných vozidiel); 2. hluk trakcie; 3. aerodynamický hluk; 4. nárazový hluk (z priecestí, výhybiek a križovatiek); 5. hluk škripania a 6. hluk v dôsledku ďalších vplyvov, napríklad mostov a viaduktov.

1. Drsnosť kolies a hláv koľajníc, z ktorých sa hluk prenáša tromi cestami k povrchom šíriacim hluk (koľaje, kolesá a nadstavba), spôsobuje hluk valenia. Tento hluk je stanovený pre výšku $h = 0,5$ m (povrchy šíriace hluk A) ako hluk predstavujúci hlukový príspevok koľají vrátane vplyvov ich povrchu, najmä v prípade betónového podložja (v súlade s časťou umožňujúcou šírenie), ako hluk predstavujúci príspevok kolies a ako hluk predstavujúci príspevok nadstavby vozidla (v prípade nákladných vlakov).
2. Výška ekvivalentných zdrojov v prípade hluku trakcie sa pohybuje v rozpätí od 0,5 m (zdroj A) do 4,0 m (zdroj B) v závislosti od fyzického umiestnenia príslušného komponentu. Zdroje ako prevodovky a elektromotory sa často nachádzajú vo výške nápravy 0,5 m (zdroj A). Žalúziové vetráky a vyústenia chladičov sa môžu nachádzať v rôznych výškach; komíny s výfukmi motorových spalín vo vozidlách s dieselovým pohonom sa často nachádzajú vo výške strechy 4,0 m (zdroj B). Ďalšie trakčné zdroje, napríklad ventilátory alebo bloky dieselových motorov, sa môžu nachádzať vo výške 0,5 m (zdroj A) alebo 4,0 m (zdroj B). Ak sa presná výška zdroja nachádza niekde medzi týmito modelovými výškami, akustická energia sa úmerne rozdelí medzi výšky najbližších susedných zdrojov.

Z tohto dôvodu sa v rámci tejto metódy počíta s dvoma výškami zdrojov, t. j. 0,5 m (zdroj A) a 4,0 m (zdroj B), pričom ekvivalentný akustický výkon, ktorý je s každou z nich spojený, sa rozdelí medzi tieto dve výšky podľa konkrétnej konfigurácie zdrojov na danom type jednotky.

3. Vplyvy aerodynamického hluku sa spájajú so zdrojom vo výške 0,5 m (predstavuje kryty a clony, zdroj A), a so zdrojom vo výške 4,0 m (ktorý slúži ako model pre všetky strešné zariadenia a zberač prúdu, zdroj B). Je známe, že voľba výšky 4,0 m pre vplyvy zberačov prúdu predstavuje jednoduchý model a pri výbere vhodnej výšky protihlukovej steny sa musí starostlivo zväziť.

4. Nárazový hluk sa spája so zdrojom vo výške 0,5 m (zdroj A).
5. Hluk škripania sa spája so zdrojom vo výške 0,5 m (zdroj A).
6. Hluk mostov sa spája so zdrojom vo výške 0,5 m (zdroj A).

2.3.2. Emisie akustického výkonu

Všeobecné rovnice

Jednotlivé vozidlo

Model pre hluk železničnej dopravy opisuje podobne ako v prípade hluku cestnej dopravy hlukové emisie akustického výkonu konkrétnej kombinácie typu vozidla a typu koľají, ktoré spĺňajú určitý súbor požiadaviek opísaných v rámci klasifikácie vozidiel a koľají v podobe súboru akustického výkonu pre každé vozidlo ($L_{w,0}$).

Dopravný tok

Hlukové emisie dopravného toku na každej koľaji sú reprezentované súborom dvoch čiar pohybu zdroja, ktorý je charakterizovaný svojím akustickým výkonom smerového zdroja zvuku na meter a frekvenčné pásmo. Táto metóda zodpovedá súčtu emisií zvuku z jednotlivých vozidiel prechádzajúcich v rámci dopravného toku a v konkrétnom prípade stacionárnych vozidiel aj so započítaním času, ktorý tieto vozidlá strávia v predmetom úseku železničnej trate.

Akustický výkon smerového zdroja zvuku na meter a frekvenčné pásmo zo všetkých vozidiel prechádzajúcich cez každý úsek koľají na koľaji typu (j) je definovaný:

- pre každé frekvenčné pásmo (i),
- pre každú výšku zdroja (h) (pre zdroje vo výške 0,5 m $h = 1$, pre zdroje vo výške 4,0 m $h = 2$),

a zodpovedá súčtu energií hlukových príspevkov zo všetkých vozidiel, ktoré jazdia na konkrétnom j-tom úseku koľaje. Ide o hlukové príspevky:

- zo všetkých typov vozidiel (t),
- pri ich rôznych rýchlostiach (s),
- za osobitných prevádzkových podmienok (konštantná rýchlosť) (c),
- z každého typu fyzického zdroja (valenie, náraz, škripanie, trakcia, zdroje aerodynamických a ďalších vplyvov ako napríklad hluk mosta) (p).

Na výpočet akustického výkonu smerového zdroja zvuku na meter (vstup do časti umožňujúcej šírenie hluku) vznikajúceho v dôsledku priemernej skladby premávky na j-tom úseku koľaje sa použije vzorec:

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

kde:

T_{ref} = referenčné časové obdobie, pre ktoré sa počíta s daným priemerom premávky.

- x = celkový počet existujúcich kombinácií i , t , s , c a p pre každý j -tý úsek koľaje.
- t = index typov vozidiel na j -tom úseku koľají.
- S = index rýchlosti vlaku: počet indexov zodpovedá počtu rôznych priemerných rýchlostí vlakov na j -tom úseku koľaje.
- c = index prevádzkových podmienok: 1 (pre konštantnú rýchlosť); 2 (voľnobež).
- p = index typov fyzických zdrojov: 1 (pre hlučenie a nárazový hlučenie), 2 (škrípanie v zatáčkach), 3 (hlučenie trakcie), 4 (aerodynamický hlučenie), 5 (ďalšie vplyvy).
- $L_{W',eq,line,x}$ = x -tý akustický výkon smerového zdroja zvuku na meter pre čiaru pohybu zdroja jednej kombinácie t , s , c , p na každom j -tom úseku koľají.

Za predpokladu rovnomerného toku Q vozidiel za hodinu, ktoré sa pohybujú priemernou rýchlosťou v , bude v každom časovom okamihu priemerný počet Q/v vozidiel na jednotku dĺžky v danom traťovom úseku ekvivalentný. Emisie hlučenie z toku vozidiel chápané ako akustický výkon smerového zdroja zvuku na meter $L_{W',eq,line}$ [vyjadrený v dB/m (re. 10^{-12} W)] sa integrujú pomocou vzorca:

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

kde:

- Q je priemerný počet vozidiel prechádzajúcich za hodinu na j -tom úseku koľaje stanovený pre typ vozidla t , priemernú rýchlosť vlaku s a prevádzkovú podmienku c ,
- v je ich rýchlosť na j -tom úseku koľaje stanovená pre typ vozidla t a priemernú rýchlosť vlaku s ,
- $L_{W,0,dir}$ je akustický výkon smerového zdroja špecifického druhu hlučenie (valenie, náraz, škrípanie, brzdenie, trakcia, aerodynamické a ďalšie vplyvy) jedného vozidla v smeroch ψ , φ definovaných vo vzťahu k smeru pohybu vozidla (pozri obrázky [2.3.b]).

V prípade stacionárneho zdroja, napríklad pri voľnobež, sa predpokladá, že vozidlo ostane po celú dobu T_{idle} na určitom mieste úseku koľaje s dĺžkou L . Ak je teda T_{ref} referenčným časovým obdobím na posudzovanie hlučenie (napr. 12 hodín, 4 hodiny, 8 hodín), akustický výkon smerového zdroja zvuku na jednotku dĺžky na tomto úseku koľaje bude definovaný ako:

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

Akustický výkon smerového zdroja zvuku pre každý konkrétny zdroj sa všeobecne vypočíta takto:

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

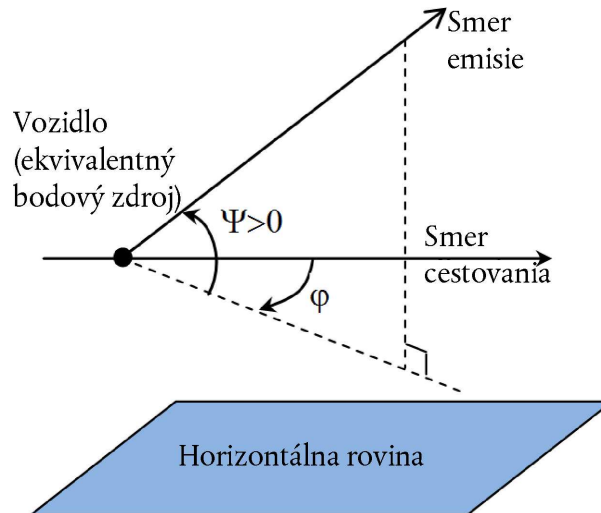
kde:

- $\Delta L_{W,dir,vert,i}$ je funkciu korekcie vertikálnej smerovosti (bezrozmernou) ψ (obrázok [2.3.b]),
- $\Delta L_{W,dir,hor,i}$ je funkciu korekcie horizontálnej smerovosti (bezrozmernou) φ (obrázok [2.3.b])

a kde $L_{w,0,dir,i}(\psi,\varphi)$ sa po derivácii v tretinooktávových pásmach vyjadri v oktávových pásmach pridaním energií všetkých príslušných tretinooktávových pásiem do zodpovedajúceho oktávového pásma.

Obrázok [2.3.b]

Geometrická definícia



Na účely výpočtov sa potom sila zdroja vyjadri konkrétne ako akustický výkon smerového zdroja zvuku na 1 m koľaje $L_{w,tot,dir,i}$ tak, aby bola formou dodatočných korekcií zohľadnená smerovosť zdrojov vo vertikálnom i horizontálnom smere.

Pre každú kombináciu podmienok vozidlo-koľaj-rýchlosť-prevádzka sa uvažuje s niekoľkými $L_{w,0,dir,i}(\psi,\varphi)$:

- pre tretinooktávové pásmo (**i**),
- pre každý úsek koľaje (**j**),
- výšku zdroja (**h**) (pre zdroje vo výške 0,5 m $h = 1$, pre zdroje vo výške 4,0 m $h = 2$),
- smerovosť (**d**) zdroja.

Pre každú kombináciu podmienok vozidlo-koľaj-rýchlosť-prevádzka, každý úsek koľaje, pre výšky zodpovedajúce $h = 1$ a $h = 2$ a pre smerovosť sa uvažuje so súborom $L_{w,0,dir,i}(\psi,\varphi)$.

Hluk valenia

Hlukový príspevok vozidla a hlukový príspevok koľají prispievajúci k hluku valenia sú rozdelené do štyroch základných faktorov: drsnosť kolies, drsnosť koľají, prenosová funkcia vozidla na kolesá a na nadstavbu (karoséria) a prenosová funkcia koľají. Drsnosť kolies a drsnosť koľají sú príčinou generovania vibrácií, ku ktorým dochádza na styku koľajnice a kolesa. Prenosové funkcie sú dve empirické alebo modelované funkcie, ktoré predstavujú celý zložitý jav mechanickej vibrácie a vytvárania hluku na povrchu kolesa, koľajnice, podvalu a spodnej časti železničnej konštrukcie. Oddelenie týchto faktorov odráža fyzický dôkaz, že drsnosť koľajnice môže generovať vibrácie koľajnice, zároveň však generuje aj vibrácie kolesa a naopak. Pokiaľ by sa niektorý z týchto štyroch parametrov nezohľadnil, nebola by možná oddelená klasifikácia koľají a vlakov.

Drsnosť kolies a drsnosť koľajnic

Hluk valenia vzniká najmä následkom drsnosti koľajnic a kolies a jeho vlnová dĺžka sa nachádza v rozpätí od 5 do 500 mm.

Definícia

Hladina drsnosti L_r sa definuje ako desaťnásobok dekadického logaritmu štvorca so strednou kvadratickou hodnotou r^2 drsnosti prevádzkového povrchu koľajnice alebo kolesa v smere pohybu (pozdĺžna úroveň), ktorá sa meria v μm na určitú dĺžku koľajnice alebo celkový priemer kolesa vydelený druhou mocninou referenčnej hodnoty r_0^2 :

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

kde:

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

r = stredná kvadratická hodnota rozdielu vo vertikálnom posunutí styčného povrchu oproti strednej úrovni.

Hladina drsnosti L_r sa zvyčajne vypočíta ako spektrum vlnových dĺžok λ a prevedie sa na frekvenčné spektrum $f = v/\lambda$, kde f je stredná frekvencia daného tretinooktávového pásma vyjadrená v Hz, λ je vlnová dĺžka v m a v je rýchlosť vlaku v km/h. Spektrum drsnosti sa ako funkcia frekvencie pri rôznych rýchlostiach posúva pozdĺž frekvenčnej osi. Vo všeobecných prípadoch je po prevode na frekvenčné spektrum prostredníctvom rýchlosti potrebné vypočítať nové hodnoty spektra v tretinooktávovom pásme, ktoré sa spočítajú ako priemer medzi dvoma príslušnými tretinooktávovými pásmami vlnovej dĺžky v danej oblasti. Na odhad frekvenčného spektra celkovej skutočnej drsnosti zodpovedajúcej príslušnej rýchlosti vlaku sa vypočíta energetický a proporčný priemer oboch zodpovedajúcich tretinooktávových pásem definovaných vo vlnovej dĺžke v danej oblasti.

Hladina drsnosti koľajnice (drsnosť na strane koľají) pre i -té pásmo vlnových dĺžok je definovaná ako $L_{r,TR,i}$.

Hladina drsnosti kolesa (drsnosť na strane kolesa) pre i -té pásmo vlnových dĺžok je definovaná analogicky ako $L_{r,VEH,i}$.

Hladina celkovej a skutočnej drsnosti pre pásmo vlnových dĺžok i ($L_{R,tot,i}$) je definovaná ako energetický súčet hladiny drsnosti koľajnice a hladiny drsnosti kolesa s pripočítaním kontaktného filtra $A_3(\lambda)$, ktorý zohľadňuje filtračný vplyv styčných plôch medzi koľajnicou a kolesom a uvádza sa v dB:

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

ak je vyjadrený ako funkcia i -tého pásma vlnových dĺžok, ktoré zodpovedá vlnovej dĺžke λ .

Kontaktný filter sa mení v závislosti od typu koľajnice a kolesa a v závislosti od zaťaženia.

V rámci tejto metódy sa použije celková skutočná drsnosť pre j -tý úsek trate a pre každý t -tý typ vozidla pri jeho zodpovedajúcej rýchlosti v .

Prenosová funkcia vozidla, koľaje a nadstavby

Tri prenosové funkcie $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ a $L_{H,VEH,SUP,P}$ ktoré nie sú závislé od rýchlosti, sa definujú takto: prvá pre každý j -tý úsek koľaje a druhé dve pre každý t -tý typ vozidla. Uvádzajú do vzťahu celkovú hladinu skutočnej drsnosti s akustickým výkonom koľaje, kolies a nadstavby.

Hlukový príspevok nadstavby sa berie do úvahy len pri nákladných vagónoch, teda len pri vozidlách typu „a“.

Príspevok koľaje a vozidla na hluku valenia je teda úplne opísaný týmito prenosovými funkciami a celkovou hladinou skutočnej drsnosti. Ak vlak stojí, hluk valenia sa z výpočtu vylúči.

V prípade akustického výkonu jednotlivých vozidiel sa hluh valenia vypočíta vo výške nápravy, pričom vstupnou hodnotou výpočtu je celková hladina skutočnej drsnosti $L_{R,TOT,i}$ ako funkcia rýchlosti vozidla v , prenosovej funkcie koľaje, vozidla a nadstavby $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ a $L_{H,VEH,SUP,i}$ a celkový počet náprav N_a :

pre $h = 1$:

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

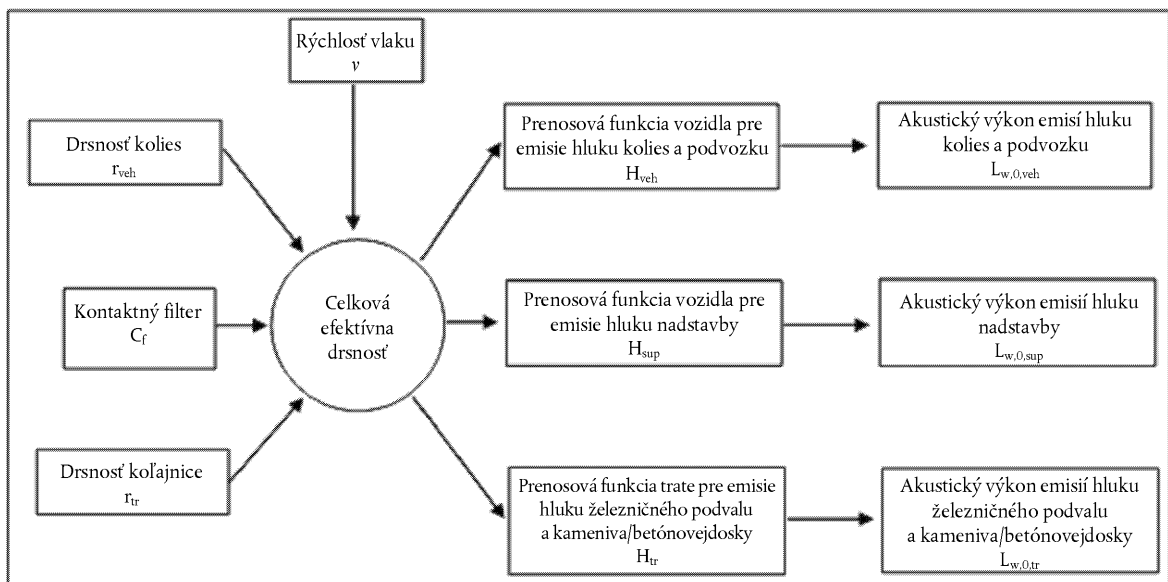
$$L_{W,0,VEH,i} = L_{R,TOT,i} + L_{H,VEH,i} + 10 \times \lg(N_a) \quad \text{dB} \quad (2.3.9)$$

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

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

Obrázok [2.3.c]

Plán použitia rôznych definícií drsnosti a prenosových funkcií



Na účely stanovenia celkovej skutočnej drsnosti, a teda aj akustického výkonu vozidiel, sa použije minimálna rýchlosť 50 km/h (30 km/h v prípade električiek a ľahkého metra), ktorá nemá vplyv na výpočet toku prechádzajúcich vozidiel. Vyrovná sa tým možná chyba, ku ktorej môže dôjsť v dôsledku zjednodušenia definície hluhu valenia, definície hluhu brzdenia a definície nárazového hluhu pri jazde cez priecestia a výhybky.

Nárazový hluh (priecestia, výhybky a križovatky)

Nárazový hluh môže vznikáť pôsobením priecestí, výhybiek a spojov koľajníc či miest styku koľajníc. Môže mať veľmi rôznu intenzitu a môže byť silnejší ako hluh valenia. Nárazový hluh sa berie do úvahy pri spojených koľajach. V prípade nárazového hluhu vznikajúceho jazdou cez výhybky, priecestia a spoje v úsekoch koľají pri rýchlosti nižšej ako 50 km/h (30 km/h v prípade električiek a ľahkého metra), pretože kvôli zohľadneniu viacerých vplyvov opísaných v kapitole o hluhu valenia sa počíta s minimálnou rýchlosťou 50 km/h (30 km/h v prípade električiek a ľahkého metra), sa nepoužíva modelovanie. Modelovanie nárazového hluhu sa nepoužije ani pri prevádzkových podmienkach $c = 2$ (voľnobeh).

Nárazový hluh je zahrnutý vo faktore hluhu valení (energetickým) pripočítaním určitej doplňujúcej fiktívnej hladiny nárazovej drsnosti k celkovej hladine skutočnej drsnosti na každom konkrétnom j -tom úseku koľaje, kde je prítomný. V tomto prípade sa na miesto $L_{R,TOT,i}$ použije nový $L_{R,TOT + IMPACT,i}$ takže výsledný vzorec bude vyzeráť takto:

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

$L_{R,IMPACT,i}$ je spektrum v tretinooktávovom pásme (ako funkcia frekvencie). Pre výpočet tohto frekvenčného spektra platí, že spektrum je dané ako funkcia vlnovej dĺžky λ a prevedie sa na požadované spektrum ako funkcia frekvencie podľa rovnice $\lambda = v/f$, kde f je stredný kmitočet tretinooktávového pásma vyjadrený v Hz a v je rýchlosť s-tého vozidla t-tého typu vozidla vyjadrená v km/h.

Nárazový hluk sa bude meniť v závislosti od sily a počtu nárazov pripadajúcich na jednotku dĺžky alebo v závislosti od hustoty spojov, takže v prípade väčšieho počtu nárazov sa hladina drsnosti nárazov, ktorá sa použije vo vyššie uvedenej rovnici, vypočíta takto:

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

kde $L_{R,IMPACT-SINGLE,i}$ je hladina drsnosti nárazov platná pre jeden náraz a n_i je hustota spojov.

Východisková hladina drsnosti nárazov sa udáva pre hustotu spojov $n_i = 0,01 \text{ m}^{-1}$, čo znamená že na každých 100 m koľají pripadá jeden spoj. Situácie s iným počtom spojov sa aproximujú na základe úpravy hustoty spojov n_i . Je potrebné poznamenať, že pri modelovaní usporiadania a segmentácie koľaje sa musí zohľadniť hustota spojov koľajníc, tzn. že v prípade úseku koľaje s viacerými spojmi môže byť potrebné použiť samostatný zdrojový segment. Hlukový príspevok $L_{W,0}$ koľaje, kolesa/podvozku a nadstavby sa pred spojom koľajnice a za ním zvýšia pomocou $L_{R,IMPACT,i}$ na ± 50 m. V prípade série niekoľkých spojov za sebou sa toto zvýšenie predĺži od -50 m pred prvým spojom do $+50$ m za posledným spojom.

Použiteľnosť týchto spektier akustického výkonu sa za normálnych okolností overuje na mieste.

V prípade spájaných koľají sa ako východisková hodnota použije $n_i = 0,01$.

Škrípanie

Škrípanie v oblúkoch je osobitný zdroj, ktorý prichádza do úvahy len v zákrutách, a je teda miestne obmedzený. Keďže však môže ísť o významný zdroj, je potrebný jeho primeraný opis. Škrípanie v oblúkoch obvykle závisí od zakrivenia, trecích podmienok, rýchlosti vlaku a geometrie a dynamiky vzťahu koľaje a kolies. Požadovaná hladina emisií sa určuje pre zákruty, ktorých polomer je menší alebo rovný 500 m, a pre ostrejšie zákruty a rozvetvenie miest styku koľajníc, ktorých polomery sú menšie než 300 m. Hlukové emisie by mali byť špecifické pre každý typ koľajových vozidiel, pretože určitý typ kolies alebo podvozkov môže byť náchylný na škrípanie výrazne menej než iný.

Použiteľnosť týchto spektier akustického výkonu sa za normálnych okolností overuje na mieste, najmä v prípade električiek.

Hluk škrípania sa jednoducho zohľadní tak, že sa do spektra akustického výkonu hluku valenia pridá pri všetkých frekvenciách 8 dB pre $R < 300$ m a 5 dB pre $300 \text{ m} < R < 500$ m. Príspevok hluku škrípania sa použije pre tie úseky koľaje, ktorých polomer sa najmenej na 50 m dĺžky koľají nachádza vo vyššie uvedenom rozmedzí.

Hluk trakcie

Hoci je hluk trakcie vo všeobecnosti špecifický pre každú z charakteristických prevádzkových podmienok, akými je konštantná rýchlosť, spomalenie, zrýchlenie a voľnobeh, pri modelovaní sa berú do úvahy len dve tieto podmienky, a to konštantná rýchlosť (ktorá platí aj pri spomaľovaní aj pri zrýchľovaní vlaku) a voľnobeh. Sila modelovaného zdroja zodpovedá len maximálnym záťažovým podmienkam, čo vedie k hodnotám $L_{W,0,const,i} = L_{W,0,idling,i}$. Aj hodnota $L_{W,0,idling,i}$ zodpovedá hlukovému príspevku všetkých fyzických zdrojov daného vozidla, ktoré je možné lokalizovať do určitej výšky v súlade s opisom uvedeným v bode 2.3.1.

$L_{W,0,idling,i}$ sa vyjadří ako statický zdroj hluku vo voľnobežnej polohe počas doby jej trvania, ktorý sa pri modelovaní použije ako stály bodový zdroj v súlade s opisom uvedeným v nasledujúcej kapitole o priemyselnom hluku. Zohľadňuje sa len vtedy, ak vlaky stoja vo voľnobehu viac než 0,5 hodiny.

Tieto hodnoty je možné získať jednak na základe merania všetkých zdrojov pri jednotlivých prevádzkových podmienkach, alebo je možné čiastkové zdroje charakterizovať individuálne, pričom sa určí závislosť ich parametrov a pomerná sila. Docieliť sa to dá pomocou merania na stacionárnom vozidle pri rôznych prevodových rýchlostiach trakčného zariadenia podľa normy ISO 3095:2005. V príslušných prípadoch je potrebné charakterizovať viac zdrojov hluku trakcie, ktoré nemusia byť všetky závislé od rýchlosti vlaku:

- hluk hnacieho stroja, napríklad dieselového motora (vrátane nasávania, výfuku a bloku motora), prevodovky, generátorov elektriny, kde záleží najmä na počte otáčok motora za minútu (ot./min), a elektrických zdrojov, ako napríklad konvertory, ktoré môžu väčšinou závisieť od zaťaženia,
- hluk z vetrákov a chladiacich systémov, závislý od rýchlosti otáčania vetráka (ot./min); v niektorých prípadoch môžu byť vetráky zabudované priamo do hnacej sústavy,
- zdroje, ktoré pôsobia občasne alebo prerušovane, napríklad kompresory, ventily a ďalšie súčasti, ktoré majú charakteristickú prevádzkovú dobu, čomu zodpovedá korekcia služobného cyklu zohľadnená v emisiách hluku.

Keďže sa tieto zdroje v rôznych prevádzkových podmienkach správajú rôzne, je potrebné v súlade s tým špecifikovať aj hluk trakcie. Sila zdroja sa zistí na základe merania, ktoré sa uskutoční v kontrolovaných podmienkach. Vo všeobecnosti platí, že lokomotívy budú vykazovať vyššiu premenlivosť zaťaženia, pretože počet vozidiel, ktoré ťahajú, a tým aj výdaje energie, sa budú výrazne odlišovať, zatiaľ čo stále vlakové súpravy, ako napríklad elektrické jednotky (EMU), motorové jednotky (DMU) a vysokorýchlostné vlaky, majú zaťaženie definované lepšie.

Neexistuje žiadna vopred stanovená väzba medzi zdrojom akustického výkonu a výškovým umiestnením zdroja. Stanovenie tejto väzby závisí od konkrétneho posudzovaného hluku a vozidla. Modeluje sa ako zdroj A ($h = 1$) alebo ako zdroj B ($h = 2$).

Aerodynamický hluk

Aerodynamický hluk je významný len pri vysokých rýchlostiach nad 200 km/h, a preto by sa malo najprv overiť, či je na účely uplatňovania naozaj nevyhnutný. Ak je známa drsnosť hluku valenia a prenosové funkcie, je možné extrapolovať ich na vyššie rýchlosti, pričom je možné porovnať ich s už existujúcimi údajmi o vysokých rýchlostiach a zistiť, či sa hluková hladina vplyvom aerodynamického hluku zvýši. Ak jazdia vlaky v rámci určitej siete rýchlosťou vyššou než 200 km/h, ale maximálne 250 km/h, môže sa v niektorých prípadoch stať, že aerodynamický hluk nebude potrebné zohľadňovať. Záleží pritom na konštrukcii vozidla.

Hlukový príspevok aerodynamického hluku sa udáva ako funkcia rýchlosti:

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

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

kde:

v_0 je rýchlosť, pri ktorej aerodynamický hluk prevažuje a ktorej hodnota je pevne stanovená na 300 km/h,

$L_{W,0,1,i}$ je referenčný akustický výkon určený z dvoch alebo viacerých bodov merania, ktorý sa stanoví pre zdroje umiestnené v známej zdrojovej výške, napríklad prvý podvozok,

$L_{W,0,2,i}$ je referenčný akustický výkon určený z dvoch alebo viacerých bodov merania, ktorý sa stanoví pre zdroje umiestnené v známej zdrojovej výške, napríklad výške výklenku zberača,

$\alpha_{1,i}$ je koeficient určený z dvoch alebo viacerých bodov merania, ktorý sa stanoví pre zdroje umiestnené v známej zdrojovej výške, napríklad prvý podvozok,

$\alpha_{2,i}$ je koeficient určený z dvoch alebo viacerých bodov merania, ktorý sa stanoví pre zdroje umiestnené v známej zdrojovej výške, napríklad výšky výklenku zberača.

Smerovosť zdroja

Horizontálna smerovosť $\Delta L_{W,dir,hor,i}$ vyjadrená v dB sa udáva v horizontálnej rovine, pričom možno vychádzať zo základného predpokladu, že je to dipól pre vplyvy valenia, nárazov (spoje koľajníc atď.), škrípacia, brzdenia, vetrania a aerodynamické vplyvy stanovený pre každé i -té frekvenčné pásmo pomocou tohto vzorca:

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

Vertikálna smerovosť $\Delta L_{W,dir,ver,i}$ vyjadrená v dB sa udáva v horizontálnej rovine pre zdroj A ($h = 1$) ako funkcia strednej frekvencie pásma f_{ci} pre každé i -té frekvenčné pásmo a pre $-\pi/2 < \psi < \pi/2$ pomocou vzorca:

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

Pre aerodynamický vplyv zdroja B ($h = 2$):

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

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

Pri stanovení smerovosti $\Delta L_{dir,ver,i}$ zdroja B ($h = 2$) sa iné vplyvy nezohľadňujú, pretože v prípade zdrojov, ktoré sa nachádzajú v tomto umiestnení, sa predpokladá všesmerovosť.

2.3.3. Ďalšie vplyvy

Korekcia pre vyžarovanie konštrukciou (mostov a viaduktov)

V prípade, keď daný úsek koľaje leží na moste, je potrebné zohľadniť ďalší hluk generovaný vibráciami mosta v dôsledku prítomnosti vlaku. Keďže modelovanie hlukových emisií z mostov ako ďalšieho zdroja nie je vzhľadom na tvarovú zložitosť mostov jednoduché, zohľadní sa zvýšením hluku valenia. Toto zvýšenie sa modeluje výlučne tak, že sa akustický výkon hluku zvýši v každom tretinooktávovom pásme o pevne stanovenú hodnotu. Akustický výkon samotného hluku valenia sa po uskutočnení tejto korekcie upraví a namiesto hodnoty $L_{W,0,rolling-only,i}$ sa použije nová hodnota $L_{W,0,rolling-and-bridge,i}$:

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

kde C_{bridge} je konštanta, ktorá sa mení v závislosti od typu mosta, a $L_{W,0,rolling-only,i}$ je akustický výkon hluku valenia vznikajúceho na danom moste, ktorý sa mení len v závislosti od vlastností vozidla a koľaje.

Korekcia pre iné zdroje hluku železničnej dopravy

So železničnou dopravou sa môže spájať aj hluk pochádzajúci z rôznych iných zdrojov, ktoré sa na železnici nachádzajú, napríklad depá, nakladacie a vykladacie priestory, zvony, stanice, staničný rozhlas apod. Tieto zdroje je potrebné chápať ako zdroje priemyselného hluku (nepohyblivé zdroje hluku), ktoré sa v príslušných prípadoch modelujú v súlade s postupom uvedeným v nasledujúcej kapitole o priemyselnom hluku.

2.4. Priemyselný hluk

2.4.1. Opis zdroja

Klasifikácia typov zdrojov (bodové, čiary pohybu, plošné)

Priemyselné zdroje môžu mať veľmi rôzne rozmery. Môžu to byť veľké továrne, aj malé koncentrované zdroje, napríklad drobné nástroje alebo továrenské stroje v prevádzkovom stave. Pre konkrétny zdroj, ktorý je predmetom posudzovania, je preto potrebné použiť vhodnú techniku modelovania. V závislosti od rozmerov a spôsobu, akým viac jednotlivých zdrojov patriacich k rovnakému priemyselnému areálu presahuje jeho plochu, je možné tieto zdroje modelovať ako zdroje bodové, ako čiary pohybu zdrojov alebo zdroje plošné. V praxi sú východiskom výpočtov vplyvu hluku vždy zdroje bodové, je však možné použiť niekoľko bodových zdrojov tak, aby predstavovali reálny komplexný zdroj, ktorý sa ťahá pozdĺž určitej čiary alebo zaberá určitú plochu.

Počet a umiestnenie ekvivalentných zvukových zdrojov

Reálne zvukové zdroje sa modelujú prostredníctvom ekvivalentných zvukových zdrojov reprezentovaných jedným alebo viacerými bodovými zdrojmi, tak aby celkový akustický výkon reálneho zvukového zdroja zodpovedal súčtu jednotlivých akustických výkonov, ktoré prináležia jednotlivým bodovým zdrojom.

Pri stanovení počtu použitých bodových zdrojov sa uplatňujú tieto všeobecné pravidlá:

- Čiary pohybu zdroja alebo plošné zdroje, ktorých najväčší rozmer je menší než $1/2$ vzdialenosti medzi zdrojom a prijímačom, sa môžu modelovať ako samostatné bodové zdroje.
- Zdroje, ktorých najväčší rozmer je väčší než $1/2$ vzdialenosti medzi zdrojom a prijímačom, by sa mali modelovať ako séria nekoherentných bodových zdrojov zoradených lineárne alebo ako séria nekoherentných bodových zdrojov na určitej ploche, tak aby bola pre každý z týchto zdrojov splnená spomenutá podmienka polovičnej vzdialenosti. Rozloženie bodových zdrojov na určitej ploche môže zahŕňať aj vertikálne rozloženie týchto zdrojov.
- V prípade zdrojov, ktorých najväčšie výškové rozmery presahujú 2 m alebo sú pri zemi, by sa mala osobitná pozornosť venovať výške zdroja. Zdvojnásobenie počtu zdrojov a ich obyčajné premiestnenie na osi z nemusí pri tomto druhu zdroja viesť k výrazne lepšiemu výsledku.
- Zdvojnásobenie počtu zdrojov v rámci zdrojovej plochy (vo všetkých rozmeroch) nemusí pri žiadnom zdroji viesť k výrazne lepšiemu výsledku.

Vzhľadom na vysoký počet konfigurácií, ktoré môžu v rámci určitého priemyselného areálu nastať, nemôže byť poloha ekvivalentných zdrojov zvuku nemenná. Za normálnych okolností sa použijú osvedčené postupy.

Emisie akustického výkonu

Všeobecne

Úplný súbor vstupných údajov potrebných na výpočty šírenia zvuku pomocou metód mapovania hluku obsahuje tieto informácie:

- spektrum hladiny vyžiareného akustického výkonu v oktávových pásmach,
- prevádzkovú dobu (deň, večer, noc na základe ročného priemeru),
- umiestnenie (súradníc x , y) a výška (z) zdroja hluku,
- typ zdroja (bodový, čiara pohybu, plošný),
- rozmery a orientáciu,
- prevádzkové podmienky zdroja,
- smerovosť zdroja.

Akustický výkon bodového zdroja, čiary pohybu zdroja a plošného zdroja sa musia definovať nasledujúcim spôsobom:

- v prípade bodového zdroja akustický výkon L_w a smerovosť ako funkcia troch ortogonálnych súradníc (x , y , z),
- definovať možno dva typy čiar pohybu zdroja:
 - čiary pohybu predstavujúce dopravníkové pásy, potrubia atď., akustický výkon na meter dĺžky L_w a smerovosť ako funkcia dvoch ortogonálnych súradníc vo vzťahu k osi čiar pohybu zdroja,

- čiary pohybu predstavujúce pohybujúce sa vozidlá, z ktorých každá vykazuje akustický výkon L_w a smerovosť ako funkciu dvoch ortogonálnych súradníc vo vzťahu k osi čiary pohybu zdroja a akustický výkon na meter L_w , odvodený na základe rýchlosti a počtu vozidiel prechádzajúcich v priebehu dňa, večera a noci pozdĺž tejto línie. Korekcia zohľadňujúca prevádzkovú dobu C_w , ktorá sa pripočíta k akustickému výkonu zdroja, aby bolo možné definovať korigovaný akustický výkon, ktorý sa použije na výpočty vzťahujúce sa na jednotlivé časové obdobia, sa vyjadrí v dB a vypočíta nasledujúcim spôsobom:

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

kde:

V je rýchlosť vozidla v [km/h];

n je počet prechádzajúcich vozidiel za určité obdobie [-];

l je celková dĺžka zdroja [m],

- v prípade plošného zdroja akustický výkon na meter štvorcový L_{w/m^2} , ktorý nemá žiadnu smerovosť (môže byť horizontálny alebo vertikálny).

Prevádzková doba je pre výpočet hladín hluku dôležitým vstupom. Udáva sa za deň, večer a noc, a ak dochádza k šíreniu pri využití rôznych meteorologických tried definovaných počas každého denného, nočného a večerného obdobia, uskutoční sa podrobnejšie členenie prevádzkovej doby na čiastkové fázy zodpovedajúce členeniu meteorologických tried. Tieto informácie vychádzajú z ročného priemeru.

Korekcia zohľadňujúca prevádzkovú dobu C_w , ktorá sa pripočíta k akustickému výkonu zdroja, aby bolo možné definovať opravený akustický výkon, ktorý sa použije na výpočty týkajúce sa jednotlivých časových období, sa vyjadrí v dB a vypočíta nasledujúcim spôsobom:

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

kde:

T je doba aktivity zdroja za určité obdobie na základe priemernej ročnej situácie, uvádza sa v hodinách,

T_{ref} je referenčná doba uvedená v hodinách (napr. deň je 12 hodín, večer 4 hodiny, noc 8 hodín).

V prípade dominantnejších zdrojov sa korekcia zohľadňujúca prevádzkovú dobu na základe ročného priemeru odhadne v minimálnom rozmedzí 0,5 dB tak, aby sa dosiahla prijateľná presnosť (zodpovedá hodnote menej než 10 % neistoty v definícii doby aktivity zdroja).

Smerovosť zdroja

Smerovosť zdroja úzko súvisí s polohou ekvivalentného zdroja zvuku v blízkosti okolitých povrchov. Metóda výpočtu šírenia hluku zohľadňuje odraz zvuku od okolitého povrchu i jeho schopnosť zvuk pohlcovať, a preto je dôležité toto umiestnenie okolitých povrchov starostlivo zohľadniť. Vo všeobecnosti bude vždy potrebné rozlišovať tieto dva prípady:

- akustický výkon zdroja a smerovosť sú určené a dané vo vzťahu k určitému reálnemu zdroju, ktorý sa nachádza vo voľnom poli (s výnimkou vplyvov terénu). To je v súlade s definíciami, ktoré sa týkajú šírenia hluku, za predpokladu, že v okolí sa vo vzdialenosti do 0,01 m od zdroja nenachádza žiadny okolitý povrch a že povrchy vzdialené 0,01 m alebo viac sú zahrnuté do výpočtu šírenia,

- akustický výkon zdroja a smerovosť sú určené a dané vo vzťahu k určitému reálnemu zdroju, ktorý sa nachádza na konkrétnom mieste, čo znamená, že akustický výkon a smerovosť zdroja sú v skutočnosti „ekvivalentné“, pretože zahŕňajú modelovanie vplyvov okolitých povrchov. To je v súlade s definíciami, ktoré sa týkajú šírenia hluku, definované v „čiastočne voľnom poli“. V tomto prípade sa model okolitých povrchov z výpočtu šírenia hluku vylúči.

Smerovosť sa vo výpočte vyjadří ako faktor $\Delta L_{W,dir,xyz}(x, y, z)$, ktorý sa pripočíta k akustickému výkonu. Týmto spôsobom sa zistí správny akustický výkon smerového referenčného zdroja zvuku z hľadiska šírenia zvuku v danom smere. Tento faktor možno udať ako funkciu smerového vektora definovaného súradnicami (x, y, z) pomocou $\sqrt{x^2 + y^2 + z^2} = 1$. Tato smerovosť sa môže vyjadriť aj pomocou iných súradnicových sústav, napríklad pomocou uhlovej súradnicovej sústavy.

2.5. Výpočet šírenia hluku zdrojov cestnej a železničnej dopravy a priemyselných zdrojov

2.5.1. Rozsah a použiteľnosť metódy

V tomto dokumentu je špecifikovaná metóda výpočtu útlmu hluku v priebehu jeho šírenia vonkajším prostredím. Táto metóda umožňuje vďaka znalosti vlastností zdroja predpovedať ekvivalentnú kontinuálnu hladinu akustického tlaku v bode príjmu zodpovedajúcu dvom osobitným typom atmosférických podmienok:

- pokles ohybových podmienok šírenia zvuku (pozitívny vertikálny gradient efektívnej rýchlosti šírenia zvuku) zo zdroja k prijímaču,
- homogénne atmosférické podmienky (nulový vertikálny gradient efektívnej rýchlosti šírenia zvuku) v celej oblasti šírenia.

Metóda výpočtu, ktorá je opísaná v tomto dokumente, sa vzťahuje na priemyselné infraštruktúry a infraštruktúry pozemnej dopravy. Týka sa preto najmä cestnej a železničnej infraštruktúry. Letecká doprava je do pôsobnosti tejto metódy zahrnutá len ako zdroj hluku vznikajúceho počas pozemných činností; vylúčené sú z nej naopak vzlety a pristátia.

Priemyselné infraštruktúry, ktoré emitujú impulzné či silné zvuky s tónovými zložkami v zmysle normy ISO 1996–2:2007, do pôsobnosti tejto metódy nespádajú.

Táto metóda výpočtu neumožňuje stanoviť výsledky v prípade šírenia hluku s horným zlomom (negatívny vertikálny gradient efektívnej rýchlosti šírenia zvuku), ale tieto podmienky sú aproximované homogénnymi podmienkami pri výpočte L_{den} .

Na účely výpočtu útlmu hluku v dôsledku atmosférickej absorpcie sa v prípade dopravnej infraštruktúry teplota a vlhkosť vypočíta podľa normy ISO 9613–1:1996.

Výsledky v rámci tejto metódy sa udávajú v oktávových pásmach, v rozmedzí od 63 Hz do 8 000 Hz. Výpočty sa uskutočňujú osobitne pre každú strednú frekvenciu.

Čiastočné zákryty a sklony prekážok, ktoré sú pri modelovaní voči vertikálnej osi vychýlené o viac než 15 %, táto metóda výpočtu nezahŕňa.

Jednoduchá clona sa počíta na základe výpočtu jednoduchej difrakcie a dve a viac clôn na jednej dráhe sa chápe ako rad jednoduchých difrakcií, na ktoré sa uplatňuje nižšie opísaný postup.

2.5.2. Použité definície

Všetky vzdialenosti, výšky, rozmery a nadmorské výšky používané v tomto dokumente sa uvádzajú v metroch (m).

Značka MN označuje vzdialenosť medzi bodom M a N v troch rozmeroch (3D), meraná na priamke, ktorá tieto body spája.

Značka \hat{MN} označuje dĺžku krivky medzi bodom M a N za predpokladu priaznivých podmienok.

Reálne výšky sa môžu podľa vlastného uváženia merať vertikálne v smere kolmom na horizontálnu rovinu. Výšky bodov nad miestnou úrovňou základne sa označujú ako h , absolútne výšky bodov a absolútna výška základne sa označujú písmenom H .

Na zohľadnenie skutočného reliéfu terénu trasy šírenia hluku sa zavádza pojem „ekvivalentná výška“, ktorá sa označuje písmenom z . V rovnicach, ktoré sa týkajú účinku povrchu zeme, nahrádza reálne výšky.

Hladiny zvuku označované veľkým písmenom L sa vyjadrujú v decibeloch (dB) na frekvenčné pásmo, ak sa vynechá index A . Hladiny zvuku uvádzané v decibeloch dB(A) majú index A .

Súčet jednotlivých hladín zvukov spôsobených vzájomne nekoherentnými zdrojmi sa označuje značkou \oplus v súlade s touto definíciou:

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

2.5.3. Geometrické úvahy

Segmentácia zdrojov

Reálne zdroje sú opísané ako súbor bodových zdrojov alebo – v prípade železničnej dopravy a cestnej dopravy – ako súbor nekoherentných čiar pohybu zdroja. Metóda šírenia hluku vychádza z predpokladu, že čiary pohybu alebo plošné zdroje sú rozdelené a reprezentované sériou ekvivalentných bodových zdrojov. K tomu môže dôjsť v rámci predbežného spracovania zdrojových údajov alebo je to možné uskutočniť pomocou trasovacej súčasti softvéru slúžiaceho na výpočet. Spôsob, akým to bolo dosiahnuté, nie je predmetom tejto metodiky.

Cesty šírenia

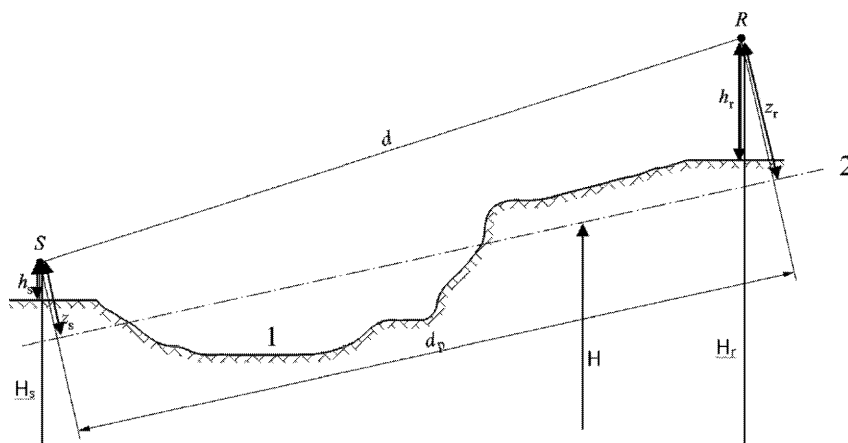
Táto metóda sa opiera o geometrický model pozostávajúci zo súboru spojených povrchov terénu a prekážok. Cesta vertikálneho šírenia sa premieta na jednu alebo viacero vertikálnych rovín vo vzťahu k horizontálnej rovine. V prípade trajektórii zahŕňajúcej odrazy na vertikálnych povrchoch, ktoré nie sú pravouhlé voči rovine dopadu, sa následne použije ďalšia vertikálna rovina, ktorá zahŕňa odrazenú časť cesty šírenia. V týchto prípadoch, keď sa na opis celej trajektórie od zdroja k prijímaču použije viac vertikálnych rovín, sa potom vertikálne roviny rozložia na plochu, podobne ako pri rozkladaní čínskej paravánovej steny.

Výšky výrazne prečnievajúce nad úroveň terénu

Ekvivalentné výšky sa počítajú od strednej roviny terénu medzi zdrojom a prijímačom. Skutočný terén je tak nahradený pomyselnou rovinou, ktorá predstavuje stredný profil terénu.

Obrázok 2.5.a

Ekvivalentné výšky vo vzťahu k terénu



1: Skutočný reliéf

2: Stredná rovina

Ekvivalentná výška bodu je jeho pravouhlá výška voči strednej rovine terénu. Je teda možné definovať ekvivalentnú výšku zdroja z_s a ekvivalentnú výšku prijímača z_r . Vzdialenosť medzi zdrojom a prijímačom premietnutá na strednú rovinu terénu sa označuje ako d_p .

Ak má ekvivalentná výška určitého bodu zápornú hodnotu, t. j. ak sa tento bod nachádza pod strednou rovinou terénu, zostáva jeho výška nulová a ekvivalentný bod je potom totožný so svojim možným obrazom.

Výpočet strednej roviny

Topografia v rovine dráhy (vrátane terénu, násypov, hrádzí a iných umelých prekážok, budov...) sa dá opísať ako usporiadaná sústava oddelených bodov (x_k, H_k) ; $k \in \{1, \dots, n\}$. Táto sústava bodov definuje zloženú líniu šírenia, alebo povedané inak, rad priamych úsekov $H_k = a_k x + b_k$, $x \in [x_k, x_{k+1}]$; $k \in \{1, \dots, n\}$, kde:

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

Stredná rovina je reprezentovaná priamkou $Z = ax + b$; $x \in [x_1, x_n]$, ktorá je prispôbená zloženej línii šírenia použitím aproximácie metódou najmenších štvorcov. Rovnicu strednej línie možno odvodiť analyticky,

ak použijeme:

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

Koeficienty priamky sa vypočítajú takto:

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

Pričom na úseky $x_{k+1} = x_k$ sa pri evaluácii rovnice 2.5.3 neberie ohľad.

Odrazy od fasád budov a ďalších vertikálnych prekážok

Hlukové príspevky odrazov sa zohľadňujú zavedením zrkadlových zdrojov, ktoré sú opísané nižšie.

2.5.4. Model šírenia zvuku

Pre prijímač R má postup výpočtov nasledujúce kroky:

1. na každej ceste šírenia:

- výpočet útlmu za priaznivých podmienok,
- výpočet útlmu za homogénnych podmienok,
- výpočet dlhodobej hladiny akustického tlaku pre jednotlivé cesty;

2. akumulácia dlhodobých hladín akustického tlaku na všetkých cestách ovplyvňujúcich určitého prijímača a teda umožňujúca vypočítať v bode prijímača celkovú hladinu akustického tlaku.

Je potrebné poznamenať, že meteorologické podmienky majú vplyv len na útlmy dané účinkom povrchu zeme (A_{ground}) a difrakciou (A_{dif}).

2.5.5. Postup výpočtu

Pre bodový zdroj S akustického výkonu smerového zdroja zvuku $L_{w,0,dif}$ a pre dané frekvenčné pásmo sa ekvivalentná hladina kontinuálneho akustického tlaku v bode prijímača R za daných atmosférických podmienok vypočíta pomocou nižšie uvedených rovníc.

Hladina zvuku za priaznivých podmienok (L_F) na ceste šírenia (S,R)

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

Termín A_F predstavuje celkový útlm zvuku na ceste jeho šírenia za priaznivých podmienok a má tieto zložky:

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

kde:

A_{div} je útlm zvuku spôsobený geometrickou divergenciou,

A_{atm} je útlm zvuku spôsobený atmosférickou absorpciou,

$A_{boundary,F}$ je útlm zvuku daný hranicou média šírenia za priaznivých podmienok. Môže obsahovať tieto zložky,

$A_{ground,F}$, čo je útlm zvuku daný terénom za priaznivých podmienok;

$A_{dif,F}$, čo je útlm zvuku spôsobený difrakciou za priaznivých podmienok.

Pre danú cestu a frekvenčné pásmo sú možné dva nasledujúce scenáre:

- buď sa hodnota $A_{ground,F}$ vypočíta bez difrakcie ($A_{dif,F} = 0$ dB) a $A_{boundary,F} = A_{ground,F}$;
- alebo sa vypočíta $A_{dif,F}$. Vplyv povrchu zeme je zohľadnený už priamo v rovnici $A_{dif,F}$ ($A_{ground,F} = 0$ dB). Vo výsledku potom platí, že $A_{boundary,F} = A_{dif,F}$.

Hladina akustického tlaku za homogénnych podmienok (L_H) na ceste šírenia (S,R)

Postup sa úplne zhoduje s prípadom priaznivých podmienok, ktorý je opísaný v predošlom oddiele.

$$L_H = L_{w,0,dif} - A_H \quad (2.5.7)$$

Termín A_H predstavuje celkový útlm zvuku na ceste jeho šírenia za homogénnych podmienok a má tieto zložky:

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

kde:

A_{div} je útlm zvuku spôsobený geometrickou divergenciou,

A_{atm} je útlm zvuku spôsobený atmosférickou absorpciou,

$A_{boundary,H}$ je útlm zvuku daný hranicou média šírenia za homogénnych podmienok. Môže obsahovať tieto zložky:

$A_{ground,H}$, čo je útlm zvuku daný terénom za homogénnych podmienok,

$A_{dif,H}$, čo je útlm zvuku spôsobený difrakciou za homogénnych podmienok.

Pre danú cestu a frekvenčné pásmo sú možné dva nasledujúce scenáre:

- buď sa hodnota $A_{ground,H}$ ($A_{dif,H} = 0$ dB) vypočíta bez difrakcie a $A_{boundary,H} = A_{ground,H}$,
- alebo sa vypočíta $A_{dif,H}$ ($A_{ground,H} = 0$ dB). Vplyv povrchu zeme je zohľadnený už priamo v rovnici $A_{dif,H}$. Vo výsledku potom platí, že $A_{boundary,H} = A_{dif,H}$.

Štatistický prístup uplatňovaný vo vnútri mestských oblastí pre cestu (S,R)

Vo vnútri mestských oblastí je dovolené uplatňovať pri výpočte šírenia zvuku za prvý rad budov aj štatistický prístup. Uplatnená štatistická metóda však musí byť náležite zdokumentovaná a musia byť k dispozícii príslušné informácie o kvalite tejto metódy. Aproximáciou celkového útlmu zvuku na priamej ceste šírenia a všetkých odrazov môže táto metóda nahradiť výpočet hodnôt $A_{boundary,H}$ a $A_{boundary,F}$. Výpočet bude vychádzať z priemernej hustoty zástavby a priemernej výšky všetkých budov v danej oblasti.

Dlhodobá hladina zvuku pre cestu (S,R)

„Dlhodobá“ hladina zvuku šíriaceho sa po určitej ceste, ktorá sa začína v danom bodovom zdroji, sa zistí ako logaritmický súčet váženej akustickej energie za homogénnych podmienok a akustickej energie za priaznivých podmienok.

Tieto hladiny zvuku sú vážené stredným výskytom p priaznivých podmienok v smere cesty (S,R):

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

Upozornenie: Hodnoty výskytu parametra p sa vyjadrujú v percentách. Ak je teda hodnota výskytu 82 %, bude v rovnici (2.5.9) premenná $p = 0,82$.

Dlhodobá hladina akustického tlaku v bode R pre všetky cesty

Celková dlhodobá hladina akustického tlaku v bode prijímača pre určité frekvenčné pásmo sa vypočíta energetickým súčtom príspevkov zvuku všetkých typov prichádzajúceho po všetkých cestách N:

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

kde:

n je index ciest medzi bodmi S a R.

Postup zohľadňovania odrazov zvuku prostredníctvom zrkadlových zdrojov je opísaný nižšie. Percento výskytu priaznivých podmienok v prípade cesty odrazenej od vertikálnej prekážky sa považuje za zhodné s výskytom na priamej ceste šírenia.

Ak je S' zrkadlovým zdrojom S , potom platí, že výskyt p' na ceste šírenia (S',R) sa rovná výskytu p na ceste šírenia (S,R).

Dlhodobá hladina zvuku v bode R v decibeloch A (dBA)

Celková hladina zvuku v decibeloch A (dBA) sa vypočíta ako súčet hladín vo všetkých jednotlivých frekvenčných pásmach:

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

kde i je index frekvenčného pásma. AWC je korekcia frekvenčnej váhovej funkcie A podľa medzinárodnej normy IEC 61672-1:2003.

Táto hladina $L_{Aeq,LT}$ predstavuje konečný výsledok, t. j. váženú dlhodobú hladinu akustického tlaku A v bode prijímača za určitý referenčný časový interval (napr. deň, večer alebo noc či určitý kratší časový úsek dňa, večera alebo noci).

2.5.6. Výpočet šírenia hluku zo zdrojov cestnej a železničnej dopravy a priemyselných zdrojov

Geometrická divergencia

Útlm zvuku spôsobený geometrickou divergenciou A_{div} zodpovedá zníženiu hladiny akustického tlaku vplyvom vzdialenosti jeho šírenia. Pre bodový zdroj zvuku vo voľnom poli je útlm zvuku vyjadrený v dB určený týmto vzťahom:

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

kde d je priama trojrozmerná šikmá vzdialenosť medzi zdrojom a prijímačom.

Atmosférická absorpcia

Útlm zvuku spôsobený atmosférickou absorpciou A_{atm} počas jeho šírenia na určitú vzdialenosť d a vyjadrený v dB je daný týmto vzťahom:

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

kde:

d je priama trojrozmerná šikmá vzdialenosť medzi zdrojom a prijímačom udávaná v m,

α_{atm} je koeficient atmosférického útlmu vyjadrený v dB/km pri nominálnej strednej frekvencii pre všetky jednotlivé frekvenčné pásma v súlade s normou ISO 9613-1.

Hodnoty koeficientu α_{atm} sa udávajú pre teplotu 15 °C, 70 % relatívnu vlhkosť a atmosférický tlak 101 325 Pa. Pri ich výpočte sa použijú presné stredové frekvencie daného frekvenčného pásma. Tieto hodnoty sú v súlade s normou ISO 9613-1. Ak sú dostupné meteorologické údaje, použije sa dlhodobý meteorologický priemer.

Vplyv povrchu zeme

Útlm zvuku spôsobený účinkom povrchu zeme je najmä dôsledkom interferencií medzi odrazeným zvukom a zvukom, ktorý sa šíri k prijímaču priamo zo zdroja. Fyzikálne súvisí s akustickou absorpciou terénu, nad povrchom ktorého sa zvuková vlna šíri. Zároveň je však v značnej miere závislý od atmosférických podmienok v čase šírenia zvuku, pretože s ohybom lúčov sa mení výška dráhy nad povrchom a spolu s tým aj dôležitosť vplyvu povrchu zeme a terénu v blízkosti zdroja.

V prípade, že na šírenie zvuku medzi zdrojom a prijímačom má vplyv nejaká prekážka nachádzajúca sa v rovine šírenia, vplyv povrchu zeme sa vypočíta osobitne pre stranu zdroja a stranu prijímača. V takom prípade označujú z_s a z_r ekvivalentnú polohu zdroja a/alebo prijímača, ako sa uvádza nižšie, kde je vyložený postup výpočtu difrakcie A_{dif} .

Akustické vlastnosti terénu

Schopnosť akustickej absorpcie terénu súvisí najmä s jeho pórovitosťou. Nepriepustné podložie je vo všeobecnosti odrazivé, pórovité je pohltivé.

Pokiaľ ide o požiadavky na prevádzkové výpočty, akustická absorpcia terénu je reprezentovaná bezrozmerným koeficientom G , ktorý nadobúda hodnoty medzi 0 a 1. Koeficient G nezávisí od frekvencie. V tabuľke 2.5 sú uvedené hodnoty koeficientu G pre rôzne typy vonkajšieho terénu. Vo všeobecnosti platí, že priemer koeficientu G nad určitou cestou šírenia nadobúda hodnoty medzi 0 a 1.

Tabuľka 2.5.a

Hodnoty koeficientu G pre rôzne typy terénu

| Opis | Typ | (kPa·s/m ²) | Hodnota G |
|--|-----|-------------------------|-------------|
| Veľmi mäkký (sneh alebo machovitá pôda) | A | 12,5 | 1 |
| Mäkká lesná pôda (nízky hustý vresovitý porast alebo hustý mach) | B | 31,5 | 1 |
| Nekompaktný, voľný podklad (rašelina, trávnik, nesúdržná pôda) | C | 80 | 1 |
| Normálna nekompaktná pôda (lesné pôdy, pasienky) | D | 200 | 1 |
| Kompaktná pôda a štrkopiesok (pestované trávniky, parky) | E | 500 | 0,7 |
| Kompaktná zhustená pôda (štrková cesta, parkovisko) | F | 2 000 | 0,3 |
| Tvrde povrchy (najbežnejší asfalt, betón) | G | 20 000 | 0 |
| Veľmi tvrdé zhustené povrchy (hustý asfalt, betón, voda) | H | 200 000 | 0 |

G_{path} je definovaný ako príspevok absorbujúceho podložia po celej danej ceste šírenia.

Ak sú zdroj a prijímač blízko od seba, takže platí $d_p \leq 30(z_s + z_r)$, je rozdiel medzi typom podložia, ktoré sa nachádza v blízkosti zdroja, a typom podložia, ktoré sa nachádza v blízkosti prijímača, zanedbateľný. Pri zohľadnení tejto okolnosti sa potom nasledujúcim spôsobom uskutoční záverečná korekcia indexu povrchu zeme G_{path} :

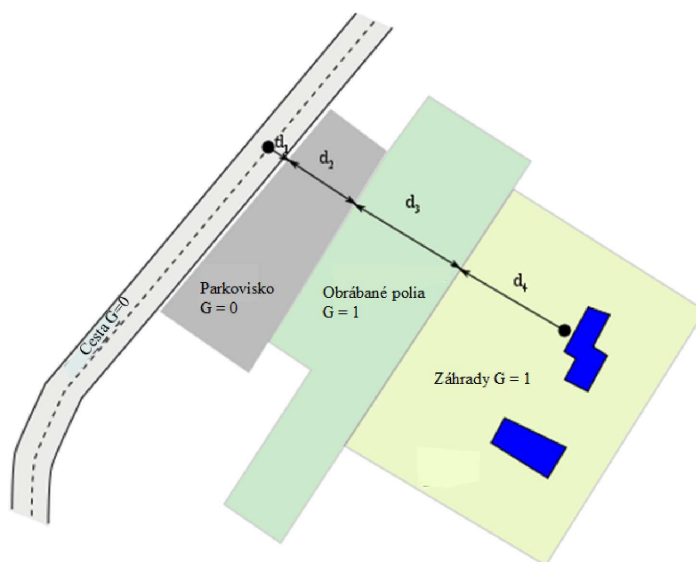
$$G'_{path} = \begin{cases} G_{path} \frac{d_p}{30(z_s + z_r)} + G_s \left(1 - \frac{d_p}{30(z_s + z_r)}\right) & \text{if } d_p \leq 30(z_s + z_r) \\ G_{path} & \text{otherwise} \end{cases} \quad (2.5.14)$$

kde G_s je koeficient šírenia pre plošný zdroj. Pre povrchy vozoviek ⁽¹⁾ a podložia koľají s betónovou dráhou platí $G_s = 0$. Pre železničné koľaje v podloží z kameniva platí $G_s = 1$. V prípade priemyselných zdrojov a tovární neexistuje žiadna všeobecne platná odpoveď.

G môže súvisieť s odporom prúdenia vzduchu.

Obrázok 2.5.b

Stanovenie koeficientu terénu G_{path} na ceste šírenia zvuku



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

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

V nasledujúcich dvoch pododdieloch týkajúcich sa výpočtov pre homogénne a priaznivé podmienky, sa zavádzajú všeobecné označenia \bar{G}_w a \bar{G}_m pre absorpciu terénu. Tabuľka 2.5.b znázorňuje vzťah medzi týmito označeniami a premennými G_{path} a G'_{path} .

Tabuľka 2.5.b

Vzťah medzi \bar{G}_w a \bar{G}_m a premennými (G_{path} , G'_{path})

| | Homogénne podmienky | | | Priaznivé podmienky | | |
|-------------|---------------------|------------------------|------------------------|---------------------|------------------------|------------------------|
| | A_{ground} | $\Delta_{ground(S,O)}$ | $\Delta_{ground(O,R)}$ | A_{ground} | $\Delta_{ground(S,O)}$ | $\Delta_{ground(O,R)}$ |
| \bar{G}_w | G'_{path} | | | G_{path} | | |
| \bar{G}_m | G'_{path} | | G_{path} | G'_{path} | | G_{path} |

⁽¹⁾ V emisnom modeli sa zohľadňujú absorpčné vlastnosti pórovitých povrchov vozoviek.

Výpočty pre homogénne podmienky

Útlm zvuku spôsobený vplyvom povrchu zeme za homogénnych podmienok sa vypočíta podľa nasledujúcich rovníc:

ak $G_{path} \neq 0$

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

kde:

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

f_m je nominálna stredná frekvencia posudzovaného frekvenčného pásma v Hz, c je rýchlosť zvuku vo vzduchu, ktorá sa považuje za rovnajúcu sa 340 m/s, a C_f je definovaný ako:

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

kde sú hodnoty w dané touto rovnicou:

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

\overline{G}_w sa môže rovnať G_{path} alebo G'_{path} , pričom závisí od toho, či sa pri výpočte vplyvu povrchu zeme zohľadní alebo nezohľadní difrakcia, a zodpovedá charakteru podložia, na ktorom sa nachádza zdroj (reálny zdroj alebo lomený). Bližšia špecifikácia je uvedená v nasledujúcich pododdieloch a súhrn v tabuľke 2.5.b.

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

Je spodná hranica $A_{ground,H}$.

Pre cestu šírenia (S_i, R) v homogénnych podmienkach bez difrakcie:

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

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

Pokiaľ ide o zohľadnenie difrakcie, odkazujeme na oddiel venovaný difrakcii, kde sú uvedené definície \overline{G}_w a \overline{G}_m .

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

Termín $-3(1 - \overline{G}_m)$ zohľadňuje skutočnosť, že pri veľkej vzdialenosti medzi zdrojom a prijímačom sa strana zdroja s prvým odrazom nenachádza už na plošine, ale v prírodnom teréne.

Výpočet pre priaznivé podmienky

Vplyv povrchu zeme v priaznivých podmienkach sa vypočíta pomocou rovnice pre $A_{\text{ground,H}}$, v ktorej sa uskutočnia nasledujúce úpravy:

Ak $G_{\text{path}} \neq 0$

a) V rovnici $A_{\text{ground,H}}$, sa výšky z_s a z_r nahradia $z_s + \delta z_s$ a $z_r + \delta z_r$, kde

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

$a_0 = 2 \times 10^{-4} \text{ m}^{-1}$ je opak polomeru zakrivenia

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

b) Spodná hranica $A_{\text{ground,F}}$ závisí od geometrie cesty:

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

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

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

Výškové korekcie δz_s a δz_r zohľadňujú vplyv ohnutia zvukového lúča. δz_r zohľadňuje vplyv turbulencie.

\overline{G}_m sa môže rovnať G_{path} alebo G'_{path} , pričom závisí od toho, či sa pri výpočte vplyvu povrchu zeme zohľadní alebo nezohľadní difrakcia, a zodpovedá charakteru podložja, na ktorom sa nachádza zdroj (reálny zdroj alebo lomený). Bližšia špecifikácia je uvedená v nasledujúcich pododdieloch.

Pre cestu (S_p,R) v priaznivých podmienkach bez difrakcie:

$\overline{G}_w = G_{\text{path}}$ v rovnici (2.5.17);

$\overline{G}_m = G'_{\text{path}}$

Pokiaľ ide o zohľadnenie difrakcie, odkazujeme na oddiel, kde sú uvedené definície \overline{G}_w a \overline{G}_m .

Difrakcia

Difrakcia sa zvyčajne skúma na hornej ploche všetkých prekážok nachádzajúcich sa na ceste šírenia zvuku. Ak táto cesta šírenia vedie „dostatočne vysoko“ nad difrakčnou hranou, je možno stanoviť nulovú hodnotu premennej A_{dif} ($A_{\text{dif}} = 0$) a vypočítať priamy pohľad, najmä prostredníctvom evaluácie premennej A_{ground} .

V praxi to znamená, že sa pre každú strednú frekvenciu frekvenčných pásem uskutoční porovnanie rozdielu cesty δ s kvantitou $-\lambda/20$. Ak prekážka nespôsobuje difrakciu, čo sa dá napríklad stanoviť pomocou Rayleighovho kritéria, pre dané frekvenčné pásmo netreba vypočítať A_{dif} . V takom prípade teda inými slovami platí, že $A_{dif} = 0$. V ostatných prípadoch sa A_{dif} vypočíta spôsobom opísaným vo zvyšku tejto časti. Toto pravidlo sa uplatní tak pre homogénne, ako aj pre priaznivé podmienky, pre jednoduchú, aj pre viacnásobnú difrakciu.

Ak sa pre dané frekvenčné pásmo uskutoční výpočet podľa postupu opísaného v tomto oddiele, pracuje sa pri výpočte celkového útlmu zvuku s hodnotou veličiny $A_{ground} = 0$ dB. Vplyv povrchu zeme je zohľadnený už priamo vo všeobecnej rovnici na výpočet difrakcie.

Rovnice navrhnuté na tomto mieste sa použijú na výpočet difrakcie na tenkých clonách, hrubých clonách, budovách, bermách (prírodných či umelých) a na hranách násypov, výrezov a viaduktov.

Ak stojí v ceste šírenia zvuku viacero prekážok spôsobujúcich jeho difrakciu, pracuje sa s nimi ako s viacnásobnou difrakciou a uplatní sa postup, ktorý je opísaný v nasledujúcom oddiele venovanom výpočtu rozdielu cesty.

Predostreté postupy sa použijú na výpočet útlmov zvuku v homogénnych i priaznivých podmienkach. Ohýbanie zvukového lúča sa zohľadní vo výpočte rozdielu cesty a na účely výpočtu vplyvu povrchu zeme pred difrakciou a po nej.

Všeobecné zásady

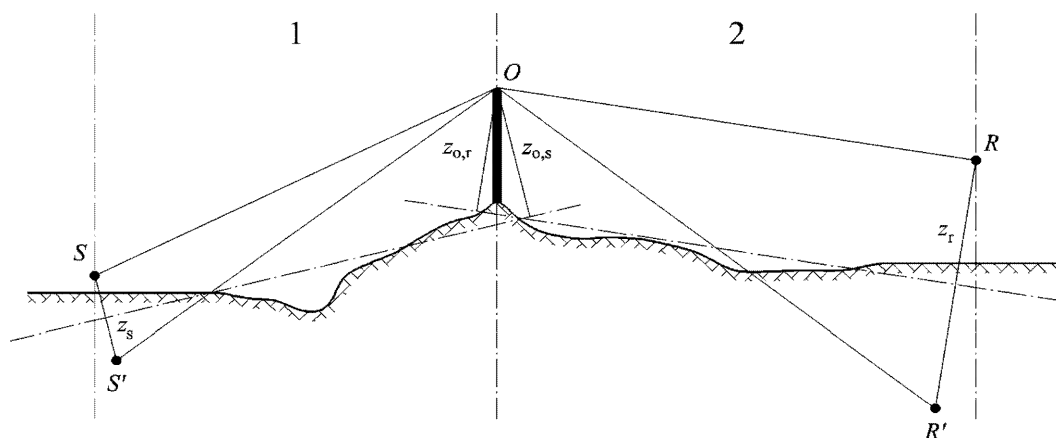
Na obrázku 2.5.c je znázornená všeobecná metóda výpočtu útlmu zvuku následkom difrakcie. Táto metóda je založená na tom, že cesta šírenia zvuku sa rozdelí na dve časti: cestu „na strane zdroja“, ktorá sa nachádza medzi zdrojom a bodom difrakcie, a cestu „na strane prijímača“, ktorá sa nachádza medzi bodom difrakcie a prijímačom.

Vypočítajú sa tieto hodnoty:

- vplyv povrchu zeme na strane zdroja, $\Delta_{ground(S,O)}$,
- vplyv povrchu zeme na strane prijímača, $\Delta_{ground(O,R)}$,
- a tri difrakcie:
 - medzi zdrojom S a prijímačom R : $\Delta_{dif(S,R)}$,
 - medzi zrkadlovým zdrojom S' a prijímačom R : $\Delta_{dif(S',R)}$,
 - medzi zdrojom S a zrkadlovým prijímačom R' : $\Delta_{dif(S,R')}$.

Obrázok 2.5.c

Geometria výpočtu útlmu zvuku následkom difrakcie



1: Strana zdroja

2: Strana prijímača

kde:

S je zdroj,

R je prijímač,

S' je zrkadlový zdroj vo vzťahu k strednej rovine terénu na strane zdroja,

R' je zrkadlový prijímač vo vzťahu k strednej rovine terénu na strane prijímača,

O je bod difrakcie,

z_s je ekvivalentná výška zdroja S vo vzťahu k strednej rovine na strane zdroja,

$z_{o,s}$ je ekvivalentná výška bodu difrakcie O vo vzťahu k strednej rovine na strane zdroja,

z_r je ekvivalentná výška prijímača R vo vzťahu k strednej rovine na strane prijímača,

$z_{o,r}$ je ekvivalentná výška bodu difrakcie O vo vzťahu k strednej rovine na strane prijímača.

Nepravidelnosť terénu medzi zdrojom a bodom difrakcie a medzi bodom difrakcie a prijímačom sa zohľadní prostredníctvom ekvivalentných výšok vypočítaných vo vzťahu k strednej rovine terénu, najprv na strane zdroja, a potom na strane prijímača (dve stredné roviny terénu) použitím metódy opísanej v pododdielke o významných výškach nad úrovňou terénu.

Čistá difrakcia

Pre čistú difrakciu bez akéhokoľvek vplyvu povrchu zeme sa útlm zvuku určí vzťahom:

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

kde:

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

λ je vlnová dĺžka v nominálnej strednej frekvencii príslušného frekvenčného pásma,

δ je rozdiel cesty šírenia medzi cestou s difrakciou a priamou cestou (pozri nasledujúci pododdiel o výpočte rozdielu cesty šírenia),

C'' je koeficient, ktorý sa použije na zohľadnenie viacnásobných difrakcií:

$C'' = 1$ pre jednoduchú difrakciu.

Pre viacnásobnú difrakciu, kde e je celková vzdialenosť cesty šírenia, O1 až O2 + O2 až O3 + O3 až O4 z „gumičkovej“ metódy, (pozri obrázky 2.5.d a 2.5.f) a ak je hodnota e väčšia než 0,3 m (v opačnom prípade $C'' = 1$), je tento koeficient definovaný ako:

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

Hodnoty Δ_{dif} budú ohraničené takto:

- ak $\Delta_{dif} < 0$: $\Delta_{dif} = 0$ dB,
- ak $\Delta_{dif} > 25$: $\Delta_{dif} = 25$ dB pre difrakciu na horizontálnej hrane a len vtedy, ak je premenná Δ_{dif} súčasťou výpočtu A_{dif} . Táto horná hranica sa nepoužije vtedy, ak premenné Δ_{dif} vstupujú do výpočtu Δ_{ground} , alebo v prípade difrakcie na vertikálnej hrane (laterálna difrakcia) v prípade mapovania priemyselného hluku.

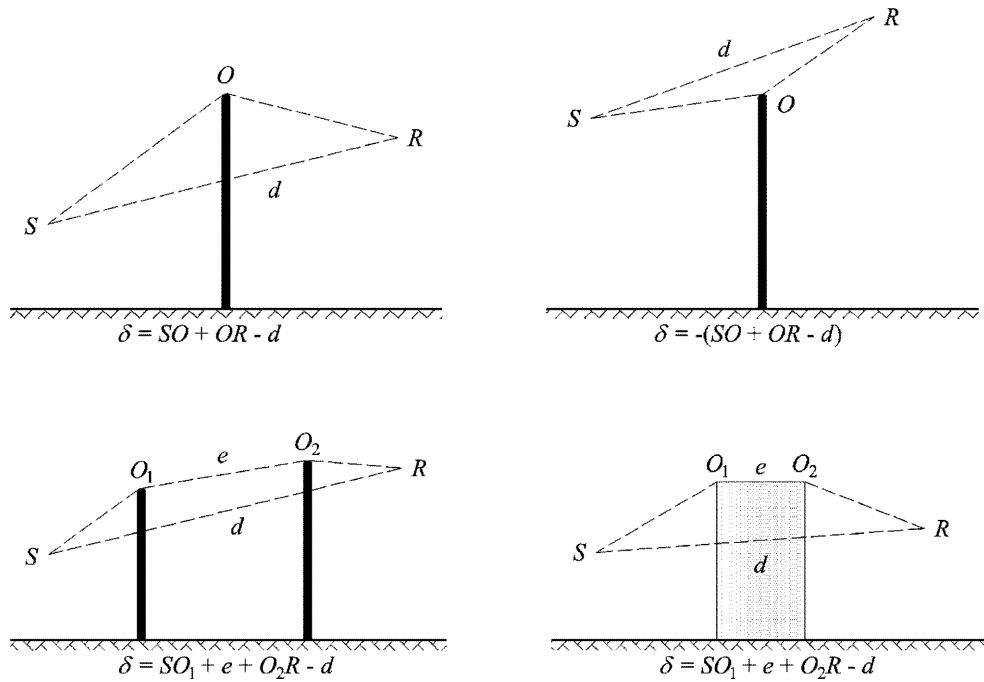
Výpočet rozdielu cesty šírenia

Rozdiel cesty šírenia δ sa vypočíta na vertikálnej rovine obsahujúcej zdroj a prijímač. Ide o aproximáciu vo vzťahu k Fermátovmu princípu. V tomto prípade (čiary pohybu zdroja) je aproximácia použiteľná. Rozdiel cesty šírenia δ sa vypočíta spôsobom znázorneným na nasledujúcich obrázkoch s ohľadom na danú situáciu.

Homogénne podmienky

Obrázok 2.5.d

Výpočet rozdielu cesty šírenia za homogénnych podmienok. O , O_1 a O_2 sú body difrakcie

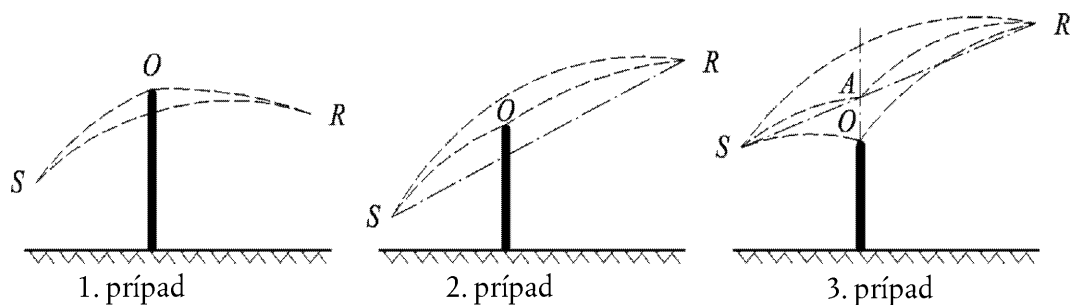


Poznámka: Pre každú konfiguráciu je dané vyjadrenie δ .

Priaznivé podmienky

Obrázok 2.5.e

Výpočet rozdielu cesty šírenia za priaznivých podmienok (jednoduchá difrakcia)



Za priaznivých podmienok sa vychádza z predpokladu, že tri zakrivené zvukové lúče SO, OR a SR majú rovnaký polomer zakrivenia Γ , ktorý je definovaný ako:

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

Dĺžka krivky zvukového lúča MN sa v priaznivých podmienkach označuje ako \hat{MN} . Táto dĺžka sa rovná:

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

Pri výpočte rozdielu cesty šírenia za priaznivých podmienok δ_F môžu nastať v zásade tri scenáre (pozri obrázok 2.5.e). V praxi však stačia dve rovnice:

— ak je priamy zvukový lúč SR zakrytý prekážkou (prvý a druhý prípad na obrázku 2.5.e):

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

— ak priamy zvukový lúč SR nie je zakrytý prekážkou (tretí prípad na obrázku 2.5.e):

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

kde A je priesečník priameho zvukového lúča SR a rozšírenie prekážky spôsobujúcej jeho difrakciu.

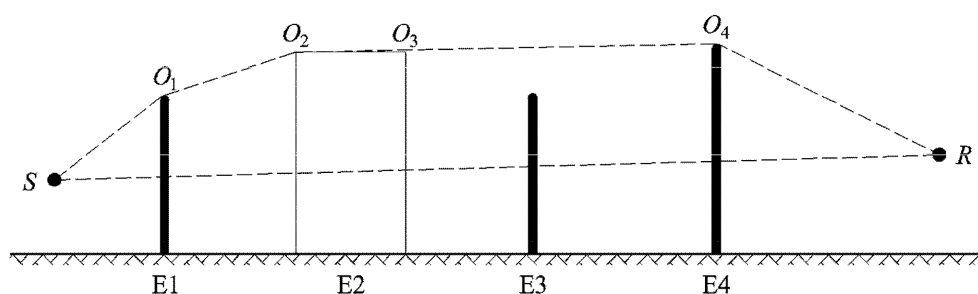
V prípade viacnásobných difrakcií za priaznivých podmienok je potrebné:

- určiť konvexný tvar obálky šírenia definovaný rôznymi potenciálnymi hranami difrakcie,
- vypustiť hrany difrakcie, ktoré nie sú na hranici konvexného tvaru obálky šírenia,
- vypočítať δ_F na základe dĺžok zakriveného zvukového lúča rozdelením dráhy zakriveného lúča na potrebný počet zakrivených úsekov (viď obrázok 2.5.f)

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

Obrázok 2.5.f

Príklad na výpočet rozdielu cesty šírenia za priaznivých podmienok v prípade viacnásobných difrakcií



V scenári, ktorý je znázornený na obrázku 2.5.f, je rozdiel cesty šírenia:

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

Výpočet útlmu A_{dif}

Útlm zvuku v dôsledku difrakcie sa pri zohľadnení vplyvov povrchu zeme na strane zdroja i na strane prijímača vypočíta podľa nasledujúcich všeobecných rovníc:

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

kde:

- $\Delta_{dif(S,R)}$ je útlm zvuku v dôsledku difrakcie medzi zdrojom S a prijímačom R,
- $\Delta_{ground(S,O)}$ je útlm zvuku v dôsledku vplyvu povrchu zeme na strane zdroja, ktorý je vážený difrakciou na strane zdroja; pričom sa predpokladá, že v prípade viacnásobných difrakcií, aké sú znázornené na obrázku 2.5.f, platí $O = O_1$,
- $\Delta_{ground(O,R)}$ je útlm zvuku v dôsledku vplyvu povrchu zeme na strane prijímača, ktorý je vážený difrakciou na strane prijímača [pozri nasledujúci pododdiel o výpočte premennej $\Delta_{ground(O,R)}$].

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

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

kde:

- $A_{ground(S,O)}$ je útlm zvuku v dôsledku vplyvu povrchu zeme medzi zdrojom S a bodom difrakcie O. Táto premenná sa vypočíta spôsobom uvedeným v predchádzajúcom pododdieli o výpočtoch pre homogénne podmienky a v predchádzajúcom pododdieli o výpočtoch pre priaznivé podmienky, pričom sa predpokladá:

$$z_r = z_{o,s}$$

- G_{path} sa vypočíta medzi S a O;
- za homogénnych podmienok: $\bar{G}_w = G'_{path}$ v rovnici (2.5.17), $\bar{G}_m = G'_{path}$ v rovnici (2.5.18),
- za priaznivých podmienok: $\bar{G}_w = G_{path}$ v rovnici (2.5.17), $\bar{G}_m = G'_{path}$ v rovnici (2.5.20),
- $\Delta_{dif(S',R)}$ je útlm zvuku v dôsledku difrakcie medzi zrkadlovým zdrojom S' a prijímačom R, ktorý sa vypočíta spôsobom uvedeným v predchádzajúcom pododdieli o čistej difrakcii,
- $\Delta_{dif(S,R)}$ je útlm zvuku v dôsledku difrakcie medzi zdrojom S a prijímačom R, ktorý sa vypočíta spôsobom uvedeným v pododdieli VI.4.4.b.

Výpočet premennej $\Delta_{ground(O,R)}$

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

kde:

- $A_{ground(O,R)}$ je útlm zvuku v dôsledku vplyvu povrchu zeme medzi bodom difrakcie O a prijímačom R. Táto premenná sa vypočíta spôsobom uvedeným v predchádzajúcom pododdieli o výpočtoch pre homogénne podmienky a v predchádzajúcom pododdieli o výpočtoch pre priaznivé podmienky, pričom sa predpokladá:

$$z_s = z_{o,r}$$

- G_{path} sa vypočíta medzi O a R.

Korekciu G'_{path} netreba v tomto prípade zohľadňovať, pretože predmetným zdrojom je tu bod difrakcie. Pri výpočte vplyvov povrchu zeme sa teda musí použiť G_{path} , a to i pre spodnú hranicu hodnoty premennej tejto rovnice, ktorá je $-3(1 - G_{path})$.

- Za homogénnych podmienok $\overline{G}_w = G_{path}$ v rovnici (2.5.17) a $\overline{G}_m = G_{path}$ v rovnici (2.5.18).
- Za priaznivých podmienok $\overline{G}_w = G_{path}$ v rovnici (2.5.17) a $\overline{G}_m = G_{path}$ v rovnici (2.5.20).
- $\Delta_{dif(S,R)}$ je útlm zvuku v dôsledku difrakcie medzi zdrojom S a zrkadlovým prijímačom R, ktorý sa vypočíta spôsobom uvedeným v predchádzajúcom pododdiel o čistej difrakcii.
- $\Delta_{dif(S,R)}$ je útlm zvuku v dôsledku difrakcie medzi zdrojom S a prijímačom R, ktorý sa vypočíta spôsobom uvedeným v predchádzajúcom pododdiel o čistej difrakcii.

Scenáre pre vertikálne hrany

Rovnicu (2.5.21) možno použiť aj na výpočet difrakcií na vertikálnych hranách (laterálne difrakcie) v prípade priemyselného hluku. V takom prípade platí $A_{dif} = \Delta_{dif(S,R)}$ a premenná A_{ground} zostane zachovaná. Premenné A_{atm} a A_{ground} sa navyše vypočítajú na základe celkovej dĺžky cesty šírenia zvuku. A_{div} sa aj v tomto prípade vypočíta na základe priamej vzdialenosti d . Rovnice (2.5.8) a (2.5.6) budú mať potom takúto podobu:

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

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

V rovnici (2.5.34) musí byť pre homogénne podmienky použitá premenná Δ_{dif} .

Odrazy na vertikálnych prekážkach

Útlm zvuku prostredníctvom absorpcie

Odrazy na vertikálnych prekážkach sa riešia prostredníctvom zrkadlových zdrojov. Týmto spôsobom sa teda pracuje s odrazmi na vonkajších stenách budov a na protihlukových bariérach.

Prekážka sa považuje za vertikálnu vtedy, ak je jej sklon voči vertikálnej osi menší než 15° .

V prípade odrazov na predmetoch, ktorých sklon voči vertikálnej osi je väčší alebo sa rovná 15° , sa na tieto predmety neberie ohľad.

Prekážky, ktoré majú najmenej jeden rozmer menší než 0,5 m, sa pri výpočte odrazov neberú do úvahy, ak nie sú súčasťou špeciálnych konfigurácií. ⁽¹⁾

Je potrebné poznamenať, že odrazmi na rovine terénu sa na tomto mieste nezaobráame. Sú zohľadnené vo výpočtoch útlmu zvuku v dôsledku ohraničenia (zem, difrakcia).

Ak je L_{WS} hladina výkonu zdroja S a α_r absorpčný koeficient povrchu prekážky podľa definície v norme EN 1793-1:2013, potom sa hladina výkonu zrkadlového zdroja S' rovná:

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

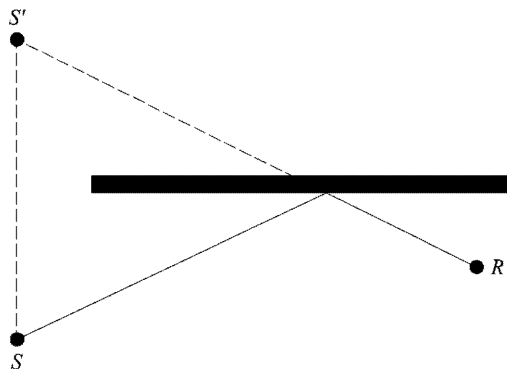
kde $0 \leq \alpha_r < 1$

⁽¹⁾ Príkladom takejto špeciálnej konfigurácie môže byť sieť menších prekážok umiestnených v určitej rovine a v pravidelných vzdialenostiach od seba.

Útlmy šírenia zvuku opísané vyššie sa následne použijú na túto cestu šírenia (zrkadlový zdroj, prijímač), ako keby to bola priama cesta šírenia.

Obrázok 2.5.g

Zrkadlový odraz na prekážke riešený metódou zrkadlových zdrojov (S: zdroj, S': zrkadlový zdroj, R: prijímač)



Útlm zvuku prostredníctvom spätnej difrakcie

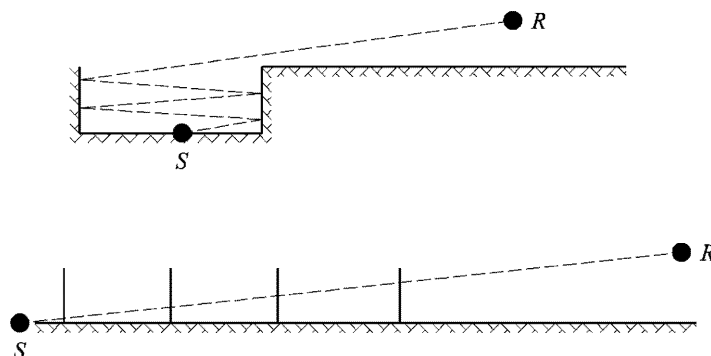
Pri geometrickom skúmaní zvukových ciest je pri odraze na vertikálnej prekážke (bariérovej stene, budove) dôležitá poloha dopadu lúča voči hornej hrane tejto prekážky, pretože určuje, či bude podiel skutočne odrazenej energie viac alebo menej významný. Strata akustickej energie lúča, ku ktorej dôjde následkom odrazu, sa nazýva útlmom zvuku prostredníctvom spätnej difrakcie.

V prípade potenciálnych viacnásobných odrazov medzi dvoma vertikálnymi stenami je potrebné zohľadniť aspoň prvý odraz.

V prípade zahĺbeného koľajiska (pozri napríklad obrázok 2.5.h) sa útlm zvuku prostredníctvom spätnej difrakcie použije pre každý odraz od záchytných stien.

Obrázok 2.5.h

Zvukový lúč odrazený štyrikrát v zahĺbenom koľajisku: skutočný prierez (hore), rozvinutý prierez (dolu)



Na tomto znázornení doletí zvukový lúč k prijímaču až potom, čo „postupne prejde“ záchytnými stenami zahĺbeného koľajiska, ktoré preto možno prirovnať k otvorom.

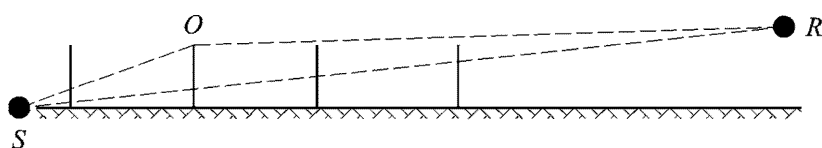
Pri výpočte šírenia zvuku cez určitý otvor zodpovedá zvukové pole v okolí prijímača súčtu priameho poľa a poľa, ktoré vzniklo difrakciou o hrany otvoru. Toto pole difrakcie zaisťuje súvislý prechod medzi voľným a tieňovaným priestorom. Keď sa lúč blíži k hrane otvoru, priame zvukové pole sa zmenší. Výpočet sa zhoduje s výpočtom útlmu zvuku o bariéru vo voľnom priestore.

Rozdiel cesty šírenia δ' spojený s každou spätnou difrakciou je opakom rozdielu cesty šírenia medzi S a R v pomere ku každej hornej hrane O , a to z hľadiska daného rozvinutým rezom (viď obrázok 2.5.i).

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

Obrázok 2.5.i

Rozdiel cesty šírenia pri druhom odraze



Znamienko mínus v rovnici (2.5.36) znamená, že sa predpokladá prijímač vo voľnom priestore.

Útlm zvuku v dôsledku spätnej difrakcie Δ_{retrodif} sa určí pomocou rovnice (2.5.37), ktorá je podobná rovnici (2.5.21), ale má upravený zápis.

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

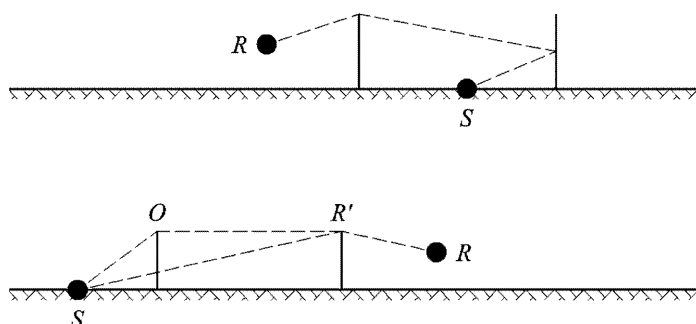
Tento útlm zvuku sa použije na priamy lúč, a to pri každom jeho „prechode“ cez stenu alebo budovu (odraze od steny alebo budovy). Hladina výkonu zrkadlového zdroja S' bude teda nasledovná:

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

V zložitých konfiguráciách šírenia zvuku môže dochádzať k difrakciám medzi odrazmi alebo medzi prijímačom a odrazmi. V takom prípade sa spätná difrakcia o steny odhadne na základe cesty šírenia medzi zdrojom a prvým bodom difrakcie R' (ktorý sa potom v rovnici (2.5.36) považuje za prijímač). Tento princíp je znázornený na obrázku 2.5.j.

Obrázok 2.5.j

Rozdiel cesty šírenia pri difrakcii: skutočný prierez (hore), rozvinutý prierez (dolu)



V prípade viacnásobných odrazov sa pripočítajú odrazy vzniknuté pôsobením všetkých jednotlivých odrazov.

2.6. Všeobecné ustanovenia – Hluk lietadiel

2.6.1. Vymedzenie pojmov a symboly

Niektoré dôležité *termíny* sa tu opisujú prostredníctvom všeobecných významov, ktoré sa im prideliť v tomto dokumente. Zoznam nie je úplný. Obsahuje iba často používané výrazy a skratky. Ostatné výrazy a skratky sú opísané pri ich prvom uvedení.

Matematické *symboly* (uvedené po termínoch) sú hlavnými symbolmi používanými v rovniciach v hlavnom texte. Ostatné symboly používané lokálne v texte a dodatkoch sú definované pri ich použití.

Čitateľ je pravidelne informovaný o zameniteľnosti slov *zvuk* a *hluk* v tomto dokumente. Hoci má slovo *hluk* subjektívne konotácie – zvyčajne ho akustici definujú ako „nežiaduci zvuk“ – v oblasti regulácie hluku lietadiel sa bežne považuje iba za zvuk – energiu prenášanú vzduchom prostredníctvom pohybu zvukových vln. Symbol → označuje krížové odkazy na iné termíny zahrnuté do zoznamu.

Termíny

| | |
|--|--|
| AIP | Letecká informačná príručka |
| Konfigurácia lietadla | Pozície slotov, klapiek a pristávacieho zariadenia. |
| Pohyb lietadla | Prílet, odlet alebo iná činnosť lietadla, ktorá má vplyv na expozíciu hluku v okolí letiska. |
| Údaje o hluku a výkonnosti lietadiel | Údaje charakterizujúce akustické a výkonnostné vlastnosti jednotlivých typov letúnov, ktoré sú potrebné na modelovanie. Patria sem → <i>vzťahy medzi hlukom, výkonom a vzdialenosťou</i> (noise-power-distance, NPD) a informácie, ktoré umožňujú vypočítať pomer ťahu a výkonu motora ako funkcie → <i>konfigurácie letu</i> . Tieto údaje zvyčajne poskytuje výrobca lietadla, ak to však nie je možné, sa získavajú z iných zdrojov. Ak údaje nie sú k dispozícii, príslušné lietadlo sa zvyčajne opíše pomocou prispôbena údajov o vhodnom podobnom lietadle – toto sa nazýva <i>substitúcia</i> . |
| Nadmorská výška | Výška nad strednou hladinou mora. |
| Databáza ANP | Databáza s údajmi o hluku a výkonnosti lietadiel uvedená v dodatku I. |
| A-vážená hladina zvuku, L_A | Základná stupnica hladiny zvuku/hluku, ktorá sa používa na meranie environmentálneho hluku vrátane hluku z lietadiel a na ktorej je založená väčšina metricky izofón. |
| Priemet strednej dráhy na zemský povrch | Reprezentatívny alebo nominálny priemet dráhy na zemský povrch, ktorá definuje stred variácií dráhy letu. |
| Východisková hladina hlukovej udalosti | Hladina hlukovej udalosti získaná z databázy NPD. |
| Odbrzdzenie | → <i>Začiatok rozjazdu</i> |
| Korigovaný čistý ťah | Pri určitom nastavení výkonu (napr. <i>EPR</i> alebo N_1) sa čistý ťah s klesajúcou hustotou vzduchu a zvyšujúcou sa nadmorskou výškou lietadla znižuje; korigovaný čistý ťah je hodnota udávaná na hladine mora. |
| Kumulatívna hladina zvuku/hluku | Hladina hluku z leteckej dopravy v decibeloch počas stanoveného obdobia na mieste v blízkosti letiska v rámci bežných prevádzkových podmienok a zvyčajných dráh letu. Vypočíta sa tak, že sa nejakým spôsobom akumulujú hladiny zvukovej/hlukovej udalosti, ktoré sa nachádzajú na danom mieste. |
| Súčet alebo priemerné množstvo decibelov | Niekedy sa inde uvádza ako „energetické“ alebo „logaritmicke“ (na rozdiel od aritmetických) hodnoty. Používa sa v prípade potreby na sčítanie alebo spriemerovanie príslušných množstiev podobných energii; napr. <i>súčet decibelov</i> = $10 \cdot \lg \sum 10^{L_i/10}$. |

| | |
|--|---|
| Energetická frakcia, F | Pomer akustickej energie získanej zo segmentu a energie získanej z nekonečnej dráhy letu. |
| Nastavenie výkonu motora | Hodnota → <i>parameter výkonu súvisiaceho s hlukom</i> , ktorá sa používa na určovanie emisie hluku na základe databázy NPD. |
| Ekvivalentná (súvislá) hladina zvuku, L_{eq} | Miera dlhodobého zvuku. Hladina hypoteticky konštantného zvuku, ktorý má počas stanoveného obdobia rovnakú celkovú energiu ako skutočný variabilný zvuk. |
| Hladina zvukovej/hlukovej udalosti | Miera decibelov konečného množstva zvuku (alebo hluku) vydaného prelietajúcim letúnom → <i>hladina zvukovej expozície</i> |
| Konfigurácia letu | = → <i>Konfigurácia lietadla</i> + → <i>Letové parametre</i> |
| Letové parametre | Nastavenie výkonu lietadla, rýchlosť, uhol priečného náklonu a hmotnosť. |
| Dráha letu | Dráha letúna vo vzduchu vymedzená v troch rozmeroch zvyčajne s odkazom na jej východiskový bod na začiatku rozjazdu pri vzlete alebo prah pristávacej dráhy. |
| Segment dráhy letu | Časť dráhy letu lietadla, ktorú na účely modelovania znázorňuje priama čiara s konečnou dĺžkou. |
| Letový postup | Sekvencia operačných krokov, ktorými sa riadi posádka lietadla alebo systém riadenia letu vyjadrená ako zmena konfigurácie letu ako funkcie vzdialenosti pozdĺž trate. |
| Profil letu | Zmena výšky letúna pozdĺž trate (niekedy zahŕňa aj zmeny → <i>konfigurácie letu</i>) – opísaná súborom → <i>profilových bodov</i> . |
| Rovina zeme | (alebo nominálna rovina zeme) Horizontálny zemský povrch prechádzajúci cez vzťažný bod letiska, na ktorom sa zvyčajne vypočítavajú izofóny. |
| Traťová rýchlosť | Rýchlosť lietadla vo vzťahu k stanovenému bodu na zemi. |
| Priemet dráhy na zemský povrch | Vertikálne premietnutie dráhy letu na rovinu zeme. |
| Výška | Vertikálna vzdialenosť lietadla od → <i>roviny zeme</i> . |
| Integrovaná hladina zvuku | Inak pomenovaná → <i>hladina zvukovej expozície jednej udalosti</i> . |
| ISA | Medzinárodná štandardná atmosféra (International Standard Atmosphere, ISA) – definovaná organizáciou ICAO. Definuje zmenu teploty, tlaku a hustoty vzduchu v závislosti od výšky nad strednou hladinou mora. Používa sa na normalizáciu výsledkov výpočtov v rámci konštrukcie lietadiel a analýzy údajov z testov. |
| Laterálny útlm | Dodatkový útlm zvuku v závislosti od vzdialenosti, ktorého priamou alebo nepriamou príčinou je prítomnosť zemského povrchu. Významný pri malých uhloch stúpania (lietadla nad rovinou zeme). |
| Maximálna hladina hluku/zvuku | Maximálna hladina zvuku dosiahnutá počas udalosti. |
| Stredná hladina mora, (Mean Sea Level) MSL | Štandardná nadmorská výška zemského povrchu, na ktorú sa vzťahuje →ISA. |
| Čistý ťah | Hnacia sila, ktorou pôsobí motor na trup lietadla. |

| | |
|--|---|
| Hluk | Hluk je definovaný ako nežiaduci zvuk. Ale metriky, napr. <i>A-vážená hladina zvuku</i> (L_A) a <i>efektívna hladina vnímaného hluku</i> (effective perceived noise level, EPNL) účinne konvertujú hladiny zvuku na hladiny hluku. Napriek nedostatočnej presnosti, ktorá z toho vyplýva, sa termíny zvuk a hluk používajú niekedy v tomto dokumente, ako aj inde, ako synonymá, najmä v spojení so slovom <i>hladina</i> . |
| Izofóna | Línia s konštantnou hodnotou kumulatívnej hladiny alebo indexu hluku lietadla v okolí letiska. |
| Vplyv hluku | Nepriaznivý(-é) účinok(-ky) hluku na jeho príjemcov; dôležitý je však predpoklad, že metriky hluku sú ukazovatele vplyvu hluku |
| Index hluku | Miera dlhodobého alebo kumulatívneho zvuku, ktorý súvisí s (t. j. považuje sa za indikátor) jeho účinkami na ľudí. Popri sile zvuku môže do určitej miery zohľadňovať aj iné faktory (najmä čas dňa). Príkladom je hladina deň-večer-noc (day-evening-night, DEN) L_{DEN} . |
| Hladina hluku | Počet decibelov zvuku na stupnici, ktorá udáva jeho hlasitosť alebo hlučnosť. Pre environmentálny hluk z lietadiel sa spravidla používajú dve stupnice: <i>A-vážená hladina zvuku</i> a <i>hladina vnímaného hluku</i> . Tieto stupnice uplatňujú rôzne váhy na zvuk s rôznymi frekvenciami – s cieľom napodobniť ľudské vnímanie. |
| Metrika hluku | Výraz, ktorý sa používa na opis akéhokoľvek merania množstva hluku na pozícii prijímača, či už ide o jednu udalosť, alebo kumuláciu hluku počas dlhšieho obdobia. Zvyčajne sa používajú dve miery hladiny hluku jednej hlukovej udalosti: <i>maximálna hladina</i> dosiahnutá počas udalosti alebo <i>hladina zvukovej expozície</i> , čo je miera celkovej akustickej energie určená integráciou času. |
| Vzťahy/Údaje: hluk-výkon-vzdialenosť (noise-power-distance, NPD) | Hladiny hlukových udalostí uvedené v tabuľkách ako funkcie vzdialenosti pod letúnom počas letu na konštantnej hladine referenčnou rýchlosťou v referenčnej atmosfére pre každé z viacerých → <i>nastavení výkonu motora</i> . Údaje zohľadňujú účinky útlmu zvuku v dôsledku šírenia guľových vln (inverzný kvadratický zákon) a atmosférickej absorpcie. Vzdialenosť sa stanovuje kolmo na dráhu letu letúna a os krídla lietadla (t. j. vertikálne pod lietadlom pri lete bez náklonu). |
| Parameter výkonu súvisiaci s hlukom | Parameter, ktorý opisuje alebo vyjadruje hnaciu silu vytvorenú motorom lietadla, s ktorou môže logicky súvisieť emisia akustického výkonu; zvyčajne sa považuje za → <i>korigovaný čistý ťah</i> . V celom texte sa voľne označuje ako „výkon“ alebo „nastavenie výkonu“. |
| Hluková významnosť | Príspevok segmentu dráhy letu je „hlukovo významný“, ak v značnom rozsahu ovplyvňuje hladinu hlukovej udalosti. Nezohľadnenie segmentov, ktoré nie sú hlukovo významné, prináša značné úspory pri počítačovom spracovaní. |
| Pozorovateľ | → <i>Prijímač</i> |
| Procedurálne kroky | Predpis na vykonanie letu určitého profilu – kroky zahŕňajú zmeny rýchlosti a/alebo nadmorskej výšky. |
| Profilový bod | Výška segmentu koncového bodu dráhy letu – vo vertikálnej rovine nad traťou |
| Prijímač | Príjemca hluku pochádzajúceho zo zdroja; predovšetkým v bode nachádzajúcom sa na zemskom povrchu alebo v jeho blízkosti. |
| Referenčná atmosféra | Miery absorpcie zvuku uvedené v tabuľke používané na štandardizáciu údajov NPD (pozri dodatok D) |
| Referenčný deň | Súbor atmosférických podmienok, prostredníctvom ktorých sú štandardizované údaje ANP |
| Referenčné trvanie | Nominálny časový interval použitý na štandardizáciu meraní hladiny zvukovej expozície jednej udalosti; rovnajúci sa 1 sekunde v prípade → <i>SEL</i> . |

| | |
|---|--|
| Referenčná rýchlosť | Traťová rýchlosť letúna, na ktorú sa normalizujú údaje $NPD \rightarrow SEL$. |
| SEL | \rightarrow hladina zvukovej expozície (<i>Sound Exposure Level</i>) |
| Hladina zvukovej expozície jednej udalosti | Hladina zvuku, ktorú by mala určitá udalosť, ak by sa celá jej akustická energia rovnomerne komprimovala do štandardného časového intervalu nazývaného \rightarrow <i>referenčné trvanie</i> |
| Mäkký terén | Zemský povrch, ktorý je akusticky „mäkký“, zvyčajne zatravnený, ktorý sa nachádza v okolí väčšiny letísk. Medzi akusticky tvrdé, t. j. vysoko odrazivé zemské povrchy, patria betón a voda. Izofónová metodika opísaná v tomto dokumente sa vzťahuje na podmienky mäkkého povrchu. |
| Zvuk | Energia šírená vzduchom (pozdĺžnym) vlnovým pohybom, ktorá sa vníma sluchom. |
| Útlm zvuku | Zníženie akustickej intenzity so zvyšujúcou sa vzdialenosťou na ceste šírenia. V prípade hluku lietadla patria k jeho príčinám šírenie guľových vln, atmosférická absorpcia a \rightarrow <i>laterálny útlm</i> |
| Zvuková expozícia | Miera celkovej imisie akustickej energie počas určitého obdobia |
| Hladina zvukovej expozície, L_{AE} | (akronym SEL) Metrika štandardizovaná v ISO 1996-1 alebo ISO 3891 = A-vážená hladina zvukovej expozície jednej udalosti vyjadrená za 1 sekundu. |
| Akustická intenzitabod | Sila akustickej imisie v určitom mieste – týkajúca sa akustickej energie (a označená nameranými hladinami zvuku) |
| Hladina zvuku | Miera akustickej energie vyjadrená v decibeloch. Prijatý zvuk sa meria s „frekvenčným vážením“ alebo bez neho; hladiny namerané s vážením sa často označujú ako \rightarrow <i>hladiny hluku</i> |
| Dĺžka úseku/cesty | Vzdialenosť od prvého cieľového miesta odlietajúceho lietadla; považuje sa za ukazovateľ hmotnosti lietadla |
| Začiatok rozjazdu (Start of Roll), SOR | Miesto na vzletovej a pristávacej dráhe, z ktorého odlietajúce lietadlo začína vzlietať. Označuje sa aj ako „odbrzdenie“. |
| Pravá vzdušná rýchlosť | Skutočná rýchlosť lietadla vzhľadom na vzduch (= traťová rýchlosť za bezvetria) |
| Vážená ekvivalentná hladina zvuku, $L_{eq,W}$ | Upravená verzia L_{eq} , v rámci ktorej sa hluku, ku ktorému dochádza počas rôznych častí dňa (zvyčajne pre deň, večer a noc), prideluje |

Symbole

| | |
|--------------|---|
| d | Najkratšia vzdialenosť medzi bodom pozorovania a segmentom dráhy letu |
| d_p | Kolmá vzdialenosť medzi bodom pozorovania a dráhou letu (šikmá vzdialenosť) |
| d_λ | Kótovaná vzdialenosť |
| F_n | Skutočný čistý ťah jednotlivých motorov |
| F_n/δ | Korigovaný čistý ťah jednotlivých motorov |
| h | Nadmorská výška lietadla (nad MSL) |
| L | Hladina hlukovej udalosti (stupnica nedefinovaná) |
| L (t) | Hladina zvuku v čase t (stupnica nedefinovaná) |

| | |
|-----------------------------|--|
| $L_A, L_A(t)$ | A-vážená hladina akustického tlaku (v čase t) – nameraná na <i>pomalej</i> stupnici merania hladiny zvuku |
| L_{AE} | hladina zvukovej expozície (Sound Exposure Level, SEL) |
| L_{Amax} | Maximálna hodnota $L_A(t)$ počas udalosti |
| L_E | Hladina zvukovej expozície jednej udalosti |
| L_{EX} | Hladina zvukovej expozície jednej udalosti stanovená z databázy NPD |
| L_{EPN} | efektívna hladina vnímaného hluku |
| L_{eq} | Ekvivalentná (súvislá) hladina zvuku |
| L_{max} | Maximálna hodnota $L(t)$ počas udalosti |
| $L_{max,seg}$ | Maximálna hladina vytvorená segmentom |
| ℓ | Kolmá vzdialenosť medzi bodom pozorovania a priemetom dráhy na zemský povrch |
| lg | Dekadický logaritmus |
| N | Počet segmentov alebo čiastkových segmentov |
| NAT | Počet udalostí s L_{max} prekračujúcim stanovenú prahovú hodnotu |
| P | Parameter výkonu v premennej NPD $L(P,d)$ |
| P_{seg} | Parameter výkonu zodpovedajúci konkrétnemu segmentu |
| q | Vzdialenosť medzi začiatkom segmentu a bodom najväčšieho priblíženia |
| R | Polomer zatačky |
| S | Štandardná odchýlka |
| s | Vzdialenosť pozdĺž priemetu dráhy na zemský povrch |
| s_{RWY} | Dĺžka vzletovej a pristávacej dráhy |
| t | Čas |
| t_e | Efektívne trvanie jednej zvukovej udalosti |
| t_0 | Referenčný čas pre integrovanú hladinu zvuku |
| V | Traťová rýchlosť |
| V_{seg} | Ekvivalentná traťová rýchlosť segmentu |
| V_{ref} | Referenčná traťová rýchlosť, pre ktorú sú definované údaje NPD |
| x,y,z | Miestne súradnice |
| x',y',z' | Súradnice lietadla |
| $X_{ARP}, Y_{ARP}, Z_{ARP}$ | Poloha vzťažného bodu letiska určená zemepisnými súradnicami |
| z | Výška lietadla nad rovinou zeme/vzťažným bodom letiska |
| a | Parameter použitý na výpočet korekcie konečného segmente Δ_F |
| β | Uhol stúpania lietadla vo vzťahu k rovine zeme |
| ε | Uhol priečneho náklonu lietadla |
| γ | Uhol stúpania/uhol zostupu |

| | |
|------------------------|---|
| φ | Uhol sklonu (parameter bočnej smerovosti) |
| λ | Celková dĺžka segmentu |
| ψ | Uhol medzi smerom pohybu lietadla a smerom k pozorovateľovi |
| ξ | Kurz lietadla nameraný v smere hodinových ručičiek od magnetického severu |
| $\Lambda(\beta, \ell)$ | Laterálny útlm vzduch-zem |
| $\Lambda(\beta)$ | Diaľkový laterálny útlm vzduch-zem |
| $\Gamma(\ell)$ | Faktor vzdialenosti laterálneho útlmu |
| Δ | Zmena kvantitatívnej hodnoty alebo korekcia (ako sa uvádza v texte) |
| Δ_F | Korekcia konečného segmentu |
| Δ_I | Korekcia inštalácie motora |
| Δ_i | Váženie za i -té obdobie dňa, dB |
| Δ_{rev} | Reverzný ťah |
| Δ_{SOR} | Korekcia začiatku rozjazdu |
| Δ_V | Korekcia trvania (rýchlosti) |

Dolné indexy

| | |
|-------|---|
| 1, 2 | Indexy označujúce začiatkové a koncové hodnoty intervalu alebo segmentu |
| E | Expozícia |
| i | Sčítací index typu/kategórie lietadla |
| j | Sčítací index priemetu dráhy/čiastkovej dráhy na zemský povrch |
| k | Sčítací index segmentu |
| max | Maximum |
| ref | Referenčná hodnota |
| seg | Špecifická hodnota segmentu |
| SOR | Týkajúce sa začiatku rozjazdu |
| TO | Vzlet |

2.6.2. Rámec kvality

Presnosť vstupných hodnôt

Všetky vstupné hodnoty, ktoré majú vplyv na hladinu emisií zo zdroja vrátane pozície zdroja, sa určujú minimálne s presnosťou zodpovedajúcou neistote ± 2 dB (A) v množstve emisií zdroja (pričom všetky ostatné parametre ostávajú nezmenené).

Používanie predvolených hodnôt

Pri uplatňovaní tejto metódy vychádzajú vstupné údaje zo skutočného používania. Vo všeobecnosti sa nemožno spoliehať na predvolené vstupné hodnoty alebo predpoklady. Konkrétne sa na odvodenie dráhy letu použijú dráhy letu pochádzajúce z radarových údajov vždy, keď sú k dispozícii a majú dostatočnú kvalitu. Predvolené vstupné hodnoty a predpoklady sa môžu použiť napríklad na použité modelované trate namiesto dráh letu pochádzajúcich z radarových údajov, ak je získavanie skutočných údajov spojené s neprimerane vysokými nákladmi.

Kvalita softvéru použitého na výpočty

Softvér použitý na výpočty musí byť v preukázateľnej zhode s metódami opísanými v tomto dokumente prostredníctvom certifikácie výsledkov na skúšobných prípadoch.

2.7. Hluk lietadiel

2.7.1. Cieľ a oblasť pôsobnosti dokumentu

Izofónové mapy sa používajú na označenie rozsahu a miery vplyvu hluku lietadiel v okolí letísk, pričom sa tento vplyv označuje hodnotami stanovenej metriky alebo indexu hluku. Izofóna je čiara, na ktorej je hodnota indexu konštantná. Hodnota indexu do istej miery spája všetky jednotlivé hlukové udalosti lietadla, ku ktorým dôjde počas určitého stanoveného obdobia, ktoré sa zvyčajne meria v dňoch alebo mesiacoch.

Hluk v bodoch na zemi pochádzajúci z lietadla, ktoré letí na neďaleké letisko, alebo z neho odlieta, závisí od mnohých faktorov. Najdôležitejšími z nich sú typy letúnov a ich pohonné jednotky; výkon, postupy ovládania klapiek a vzdušnej rýchlosti použité v samotných letúnoch; vzdialenosti medzi príslušnými bodmi a rôznymi dráhami letu a miestne topografické podmienky a počasie. Prevádzka letísk spravidla zahŕňa rôzne typy letúnov, rôzne letové postupy a rad prevádzkových hmotností.

Izofóny sa vytvárajú prostredníctvom matematického výpočtu plôch miestnych hodnôt indexov hluku. Tento dokument podrobne vysvetľuje, ako sa majú v jednom bode pozorovania vypočítať jednotlivé hladiny hlukových udalostí lietadla pre každý konkrétny let lietadla alebo typ letu, ktoré sa potom určitým spôsobom spriemerujú alebo *akumulujú*, s cieľom získať hodnoty indexu v danom bode. Požadovaná rovina hodnôt indexu sa vytvorí jednoducho len opakovaním výpočtov pre rôzne pohyby lietadla podľa potreby, pričom sa dbá o maximalizáciu efektívnosti vylúčením udalostí, ktoré nie sú „hlukovo významné“ (t. j. ktoré významne neprispievajú k celkovej hodnote).

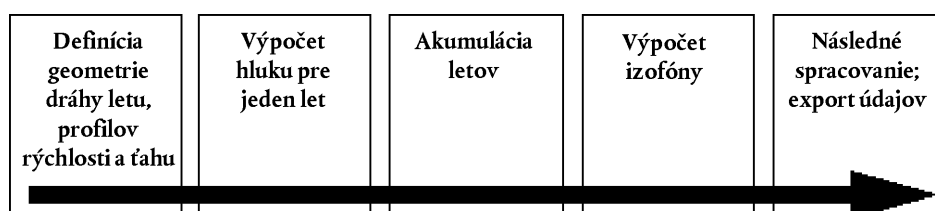
Ak činnosti spôsobujúce hluk spojené s prevádzkou letísk podstatne neprispievajú k celkovému vystaveniu obyvateľstva hluku lietadiel a k príslušným izofónam, môžu sa z výpočtu vylúčiť. Medzi tieto činnosti patria: lety vrtuľníkov, rolovanie, skúšky motorov a používanie pomocných pohonných jednotiek. To však nemusí znamenať, že ich vplyv je významný, a keď sa tieto okolnosti vyskytnú, možno vykonať posúdenie zdrojov podľa odseku 2.7.21 a 2.7.22.

2.7.2. Stručný obsah dokumentu

Postup vytvárania izofón je zobrazený na **obrázku 2.7.a**. Izofóny sa vytvárajú na rôzne účely, na základe ktorých sa väčšinou stanovujú požiadavky na zdroje a predbežné spracovanie vstupných údajov. Izofóny, ktoré znázorňujú historický vplyv hluku sa môžu vytvoriť zo skutočných záznamov prevádzky lietadiel – ich pohybu, hmotností, radarovo nameraných dráh letu atď. Izofóny použité na účely budúceho plánovania vychádzajú vo väčšej miere z prognóz – dopravy a dráh letu a výkonových a hlukových vlastností budúceho lietadla.

Obrázok 2.7.a

Postup vytvárania izofón



Bez ohľadu na zdroj letových údajov, každý osobitný pohyb lietadla, prilet alebo odlet, sa definuje z hľadiska geometrie dráhy jeho letu a emisií hluku z lietadla letiaceho po tejto dráhe (pohyby, ktoré sú z hľadiska hluku a dráhy letu v podstate rovnaké, sa zahrnú jednoduchým vynásobením). Emisie hluku závisia od charakteristík lietadla – hlavne od výkonu jeho motorov. V rámci odporúčanej metodiky sa dráha letu rozdelí do segmentov. **Oddiely 2.7.3 až 2.7.6** obsahujú opis prvkov metodiky a vysvetlenie princípu segmentácie, na ktorých je založená; t. j., že zaznamenaná hladina hlukovej udalosti je súčtom príspevkov všetkých „hlukovo významných“ segmentov dráhy letu, z ktorých každý sa môže vypočítať nezávisle od ostatných. **Oddiely 2.7.3 až 2.7.6** obsahujú aj požiadavky na vstupné údaje na vytvorenie súboru izofón. Podrobné špecifikácie potrebných prevádzkových údajov sú uvedené v **dodatku A**.

Spôsob, ako sa vypočítajú segmenty dráhy letu z vopred spracovaných vstupných údajov je opísaný v **oddieloch 2.7.7 až 2.7.13**. Zahŕňa to použitie analýzy letovej výkonnosti lietadla, pre ktorú sú rovnice uvedené v **dodatku B**. Dráhy letu sa od seba významne odlišujú – lietadlá letiace po akejkoľvek trase sú rozptýlené vo variáciách dráhy v dôsledku vplyvu rôznych atmosférických podmienok, rôznych hmotností lietadiel a prevádzkových postupov, obmedzení riadenia letovej prevádzky atď. Zohľadňuje sa to štatistickým opisom každej dráhy letu – ako centrálnej alebo „hlavnej“ dráhy, ktorá je obklopená súborom dráh rozptýlených okolo nej. Aj toto sa vysvetľuje v **oddieloch 2.7.7 až 2.7.13** s odkazom na ďalšie informácie v **dodatku C**.

V **oddieloch 2.7.14 až 2.7.19** sú uvedené kroky, ktoré sa majú dodržať pri výpočte hladiny hluku jednej samostatnej udalosti – hluk, ktorý vzniká v určitom bode na zemi pri jednom pohybe lietadla. **Dodatok D** sa zaoberá prepočítaním údajov NPD na nereferenčné podmienky. V **dodatku E** sa vysvetľuje akustický dipól použitý v modeli na definíciu akustického vyžarovania segmentov dráhy letu s konečnou dĺžkou.

Použitie modelovania vzťahov opísaných v kapitolách 3 a 4 si okrem príslušných dráh letu vyžaduje aj primerané údaje o hluku a výkonnosti predmetného lietadla.

Základným výpočtom je určenie hladiny udalosti pre jeden pohyb lietadla v jednom bode pozorovania. Musí sa opakovať pre všetky pohyby lietadiel na každom z predpísaného súboru bodov pokrývajúceho očakávaný rozsah požadovaných izofón. Hladiny udalostí na každom mieste sa nejakým spôsobom sčítajú alebo spriemerujú, aby sa dospelo ku „kumulatívnej hladine“ alebo hodnote indexu hluku. Táto časť postupu je opísaná v **oddieloch 2.7.20 a 2.7.23 až 2.7.25**.

Oddiely 2.7.26 až 2.7.28 obsahujú súhrn možností a požiadavku na začlenenie izofón do súborov hodnôt indexov hluku. Sú v nich uvedené usmernenia o vytváraní izofón a ich ďalšom spracovaní.

2.7.3. Konceptia segmentácie

Databáza obsahuje pre každé konkrétne lietadlo východiskové vzťahy hluk-výkon-vzdialenosť (noise-power-distance, NPD). Tieto vzťahy definujú prijaté hladiny zvukových udalostí, tak maximálne, ako aj časovo integrované, priamo pod lietadlom ⁽¹⁾ ako funkcie vzdialenosti pre konštantný priamy let *referenčnou rýchlosťou* v stanovených *referenčných atmosférických podmienkach* a so stanovenou konfiguráciou letu. Na účely modelovania hluku predstavuje rozhodujúcu hnaicu silu *parameter výkonu súvisiaci s hlukom*; spravidla sa používa parameter *korigovaný čistý ťah*. Východiskové hladiny udalostí určené na základe databázy sú upravené tak, aby zohľadňovali, po prvé, rozdiely medzi skutočnými (t. j. modelovanými) a referenčnými atmosférickými podmienkami a (v prípade hladín zvukovej expozície) rýchlosť lietadla a, po druhé, pre body príjmu, ktoré sa nenachádzajú priamo pod lietadlom, rozdiely medzi hlukom vysielaným smerom nadol a laterálne. Druhý rozdiel je spôsobený *bočnou smerovosťou* (vplyvy inštalácie motora) a *laterálnym útlmom*. Avšak takto upravené hladiny udalostí sa aj tak uplatňujú iba na celkový hluk z lietadla počas letu v konštantnej výške.

⁽¹⁾ Priamo pod lietadlom kolmo na os krídla a smer letu sa považujú za vertikálne pod lietadlom počas neotáčajúceho sa letu (t. j. pri lete bez náklonu).

Segmentácia je postup, prostredníctvom ktorého sa v rámci odporúčaného modelu izofóny upravujú údaje NPD a laterálne údaje týkajúce sa nekonečnej dráhy na účely výpočtu hluku dosahujúceho k prijímaču z nerovnomernej dráhy letu, t. j. takej dráhy letu, na ktorej existujú rozdielne konfigurácie letu lietadla. Na účely výpočtu hladiny zvukovej udalosti pohybu lietadla predstavuje dráhu letu súbor príslušných lineárnych segmentov, z ktorých každý možno považovať za konečný úsek nekonečnej dráhy letu, pre ktorú sú známe úpravy NPD a laterálne úpravy. Maximálna hladina udalosti je jednoducho najvyššia z hodnôt jednotlivých segmentov. Časovo integrovaná hladina celej hlukovej udalosti sa vypočíta sčítaním hluku prijateho z dostatočného počtu segmentov, t. j. segmentov, ktoré značne prispievajú k celkovej hlukovej udalosti.

Metóda na odhad množstva hluku jedného konečného segmentu, ktorý prispieva k integrovanej hladine udalosti, je čisto empirická. *Energetický podiel F* – hluk segmentu vyjadrený ako podiel celkového hluku nekonečnej dráhy letu – je opísaný relatívne jednoduchým vyjadrením, ktorý zohľadňuje pozdĺžnu smerovosť hluku lietadla a „pohľad“ na segment z bodu príjmu. Jedným z dôvodov, prečo je jednoduchá empirická metóda vo všeobecnosti dostatočná, je fakt, že väčšina hluku pochádza z najbližšieho, zvyčajne susedného, segmentu – ktorého *najbližší bod priblíženia* (closest point of approach, CPA) k prijímaču sa nachádza vo vnútri segmentu (nie na jednom z jeho koncov). To znamená, že odhady hluku z nesusedných segmentov môžu byť v dôsledku vzdialovania sa od prijímača v čoraz väčšej miere približné, bez toho, aby značne ohrozili presnosť.

2.7.4. *Dráhy letu: Priemety dráhy a profily*

V súvislosti s modelovaním je *dráha letu* (alebo trajektória) úplný opis pohybu lietadla v priestore a čase ⁽¹⁾. Spolu s propulzívnym ťahom (alebo iným parametrom výkonu týkajúcim sa hluku) ide o informáciu potrebnú na výpočet vzniknutého hluku. *Priemet dráhy na zemský povrch* je vertikálna projekcia dráhy letu na rovný terén. Na účely zostavenia trojrozmiernej dráhy letu sa kombinuje s vertikálnym *profilom letu*. Modelovanie pomocou segmentácie si vyžaduje, aby bola dráha letu každého jednotlivého pohybu lietadla opísaná viacerými príslušnými priamymi segmentmi. Spôsob, akým sa uskutoční segmentácia, je určený potrebou dosiahnuť súlad medzi presnosťou a efektívnosťou – je potrebné, aby sa dosiahla dostatočná podobnosť so skutočnou zakrivenou dráhou letu a súčasne sa minimalizovalo zaťaženie výpočtami a požiadavky na údaje. Každý segment musí byť definovaný geometrickými súradnicami koncových bodov a pridruženými parametrami rýchlosti a výkonu motorov lietadla (od ktorých závisí emisia zvuku). Dráhy letu a výkon motora sa môžu určiť rôznymi spôsobmi, pričom medzi hlavné patria a) syntéza viacerých procedurálnych krokov a b) analýza nameraných údajov týkajúcich sa profilu letu.

Syntéza dráhy letu a) si vyžaduje poznanie (alebo predpoklady) dráhy na zemský povrch a laterálneho rozptýlenia ich variácií, hmotnosti lietadiel, rýchlosti, postupov týkajúcich sa klapiek a riadenia ťahu, nadmorskej výšky letiska a teploty vetra a teploty vzduchu. Rovnice na výpočet profilu letu z požadovaných propulzných a aerodynamických parametrov sa uvádzajú v **oddatku B**. Každá rovnica obsahuje koeficienty (a/ alebo konštanty), ktoré vychádzajú z empirických údajov pre každý konkrétny typ lietadla. Rovnice pre aerodynamiku a výkonnosť v **oddatku B** umožňujú zohľadniť každú logickú kombináciu operačnej hmotnosti lietadla a letového postupu vrátane operácií pri rôznych celkových vzletových hmotnostiach.

Analýza nameraných údajov b), napr. zo zapisovačov letových údajov, radaru alebo iného zariadenia na monitorovanie lietadiel, zahŕňa „reverzné inžinierstvo“, vlastne obrátenú syntézu a). Namiesto odhadovania stavu lietadla a pohonnej jednotky na koncoch letových segmentov pomocou integrácie vplyvov ťahu a aerodynamických síl pôsobiacich na trup lietadla sa tieto sily odhadujú prostredníctvom diferenciácie zmien výšky a rýchlosti trupu lietadla. Postupy na spracovanie informácií týkajúcich sa dráhy letu sú opísané v oddiele 2.7.12.

Pri konečnom modelovaní hluku by mohol byť každý jednotlivý let teoreticky zastúpený nezávisle; zaručilo by sa tým presné vyjadrenie priestorového rozptylu dráh letu, čo môže mať veľký význam. No z dôvodu udržania prípravy údajov a času stráveného pri počítači v rozumných medziach je bežnou praxou vyjadriť variácie dráh letu nízkym počtom laterálne posunutých „čiastkových tratí“. (Vertikálny rozptyl je zvyčajne dostatočne vyjadrený zohľadnením účinkov meniacich sa hmotností lietadiel na vertikálne profily.)

⁽¹⁾ Čas sa zohľadňuje prostredníctvom rýchlosti lietadiel.

2.7.5. Hluk a výkonnosť lietadla

Databáza ANP uvedená v dodatku I sa vzťahuje na väčšinu existujúcich typov lietadiel. V prípade typov alebo variantov lietadiel, ktoré sa v súčasnosti neuvádzajú, sa môžu použiť údaje týkajúce sa iných, zvyčajne podobných lietadiel, ktoré sú uvedené.

Databáza ANP obsahuje vopred stanovené „procedurálne kroky“ s cieľom umožniť vytvorenie profilov letu aspoň pre jeden spoločný postup na zníženie hluku pri odlete. Novšie záznamy v databáze sa vzťahujú na dva rôzne postupy odletu na obmedzenie hluku.

2.7.6. Prevádzka letísk a lietadiel

Údaje týkajúce sa jednotlivých prípadov, z ktorých sa vypočítajú izofóny konkrétneho letiskového scenára, zahŕňajú:

Všeobecné údaje o letisku

- Vzťažný bod letiska (na jednoduché nájdenie letiska pomocou príslušných zemepisných súradníc). Vzťažný bod je určený ako začiatok miestnej karteziánskej sústavy súradníc použitej pri výpočte.
- Referenčná nadmorská výška letiska (= nadmorská výška vzťažného bodu letiska). Ide o nadmorskú výšku nominálnej roviny zeme, na ktorej sú definované izofóny, ak neboli vykonané topografické opravy.
- Priemerné meteorologické parametre vo vzťažnom bode letiska alebo v jeho blízkosti (teplota, relatívna vlhkosť, priemerná rýchlosť vetra a smer vetra).

Údaje o vzletovej a pristávacej dráhe

Pre každú vzletovú a pristávaciu dráhu:

- označenie vzletovej a pristávacej dráhy,
- vzťažný bod vzletovej a pristávacej dráhy (jej stred vyjadrený miestnymi súradnicami),
- dĺžka, smer a stredný gradient vzletovej a pristávacej dráhy,
- miesto začiatku rozjazdu a prahu pristávacej dráhy ⁽¹⁾.

Údaje o priemete dráhy na zemský povrch

Priemety dráh lietadiel na zemský povrch opisuje súbor súradníc v (horizontálnej) rovine zeme. Zdroj údajov o priemete dráhy na zemský povrch závisí od toho, či sú k dispozícii príslušné radarové údaje. Ak sú, štatistickou analýzou údajov sa stanoví spoľahlivý priemet strednej dráhy na zemský povrch a vhodné pridružené (rozptýlené) priemety čiastkových dráh na zemský povrch. Ak nie sú, priemet strednej dráhy na zemský povrch sa zvyčajne zostaví z príslušných pracovno-technických informácií, napr. použitím postupov štandardného odletu podľa prístrojov z leteckých informačných publikácií. Tento konvenčný opis zahŕňa tieto informácie:

- označenie vzletovej a pristávacej dráhy na ktorej sa začína priemet dráhy,
- opis začiatku priemetu dráhy (začiatok rozjazdu, prah pristávacej dráhy),
- dĺžka segmentov (pri otáčaniach ich polomer a zmeny smeru).

⁽¹⁾ Posunuté prahy možno zohľadniť pri vymedzovaní dodatočných vzletových a pristávacích dráh.

Minimálne tieto informácie sú potrebné na vymedzenie priemetu (strednej) dráhy na zemský povrch. Priemerné hladiny hluku vypočítané na základe predpokladu, že lietadlá letia presne po nominálnych trasách, však môžu vykazovať lokalizované chyby v rozsahu viacerých decibelov. Preto sa musí zohľadniť bočný rozptyl, k čomu sú nevyhnutné nasledujúce dodatočné informácie:

- šírka rozmiestnenia variácií dráh letu (alebo iná štatistika rozptylu) na každom konci segmentu,
- počet čiastkových tratí,
- distribúcia pohybov kolmo na priemet strednej dráhy na zemský povrch.

Údaje o letovej prevádzke

Údajmi o letovej prevádzke sú:

- časové obdobie, na ktoré sa vzťahujú údaje a
- počet pohybov (príletov alebo odletov) každého typu lietadla na každej letovej trati, rozdelený podľa 1. denného času vhodného pre určené deskriptory hluku, 2; pri odletoch podľa prevádzkových hmotností alebo dĺžky úseku a 3. ak je to potrebné, prevádzkových postupov.

Väčšina deskriptorov hluku si vyžaduje, aby boli udalosti (t. j. pohyby lietadiel) definované ako priemerné denné hodnoty počas stanoveného obdobia dňa (napr. dňa, večera a noci) – pozri oddiely **2.7.23 až 2.7.25**.

Topografické údaje

Terén v okolí väčšiny letísk je relatívne rovný. Neplatí to však vždy a niekedy môže byť potrebné zohľadniť odchýlky výšky terénu oproti referenčnej výške letiska. Účinok výšky terénu môže byť osobitne dôležitý v blízkosti približovacích dráh, keď lietadlo letí relatívne nízkych nadmorských výškach.

Údaje o výške terénu sa zvyčajne poskytujú ako súbor súradníc (x, y, z) pravouhlej mriežky s určitou veľkosťou ôk. Ale parametre mriežky výškových súradníc budú pravdepodobne odlišné od parametrov mriežky použitej na výpočet hluku. V takom prípade sa na odhad príslušných súradníc „z“ tejto mriežky môže použiť lineárna interpolácia.

Komplexná analýza účinkov výrazne nerovného terénu na šírenie zvuku je zložitá a presahuje rámec tejto metódy. Mierna nerovnosť sa môže zohľadniť predpokladom „pseudorovného“ terénu, t. j. jednoduchým zvýšením alebo znížením vodorovného terénu na miestnu výšku terénu (vo vzťahu k referenčnej rovine zeme) v každom bode príjmu (pozri oddiel 2.7.4).

Referenčné podmienky

Medzinárodné údaje o hluku a výkonnosti lietadiel (aircraft noise and performance, ANP) sa normalizujú na štandardné referenčné podmienky, ktoré sa vo veľkej miere používajú v štúdiách o hluku letísk (pozri **dodatok D**).

Referenčné podmienky pre údaje NPD

1. Atmosférický tlak: 101,325 kPa (1 013,25 mb)
2. Atmosférická absorpcia: Miery útlmu zvuku uvedené v **tabuľke D-1** v **dodatku D**

3. Zrážky: Žiadne
4. Rýchlosť vetra: Nižšia ako 8 m/s (15 uzlov)
5. Traťová rýchlosť: 160 uzlov
6. Miestny terén: Rovný, mäkký terén bez veľkých stavieb alebo iných odrazivých objektov vo vzdialenosti niekoľkých kilometrov od priemetov dráh lietadla na zemský povrch.

Štandardizované merania zvuku lietadiel sa vykonávajú 1,2 m nad zemským povrchom. Toto však nie je potrebné osobitne zohľadňovať, keďže na účely modelovania možno predpokladať, že hladiny hlukových udalostí sú relatívne necitlivé na výšku prijímača ⁽¹⁾.

Z porovnaní odhadovanej a nameranej hladiny hluku letiska vyplýva, že údaje NPD možno pokladať za uplatniteľné, keď sú priemerné podmienky blízko povrchu v tomto rozsahu:

- teplota vzduchu nižšia než 30 °C,
- násobok teploty vzduchu (°C) a relatívnej vlhkosti (v percentách) vyšší než 500,
- rýchlosť vetra nižšia než 8 metrov za sekundu (15 uzlov).

Tento rozsah by mal zahŕňať podmienky na väčšine hlavných svetových letísk. V **dodatku D** je uvedená metóda konverzie údajov NPD na priemerné miestne podmienky, ktoré sú mimo tohto rozsahu, no vo výnimočných prípadoch sa odporúča konzultovať s príslušným výrobcom letúna.

Referenčné podmienky pre údaje o aerodynamike a motore letúna

1. Výška vzletovej a pristávacej dráhy: Stredná hladina mora
2. Teplota vzduchu: 15 °C
3. Celková vzletová hmotnosť: Definovaná ako funkcia dĺžky úseku v databáze ANP
4. Celková hmotnosť pri pristávaní: 90 % maximálnej celkovej hmotnosti pri pristávaní
5. Motory zabezpečujúce ťah: Všetky

Hoci údaje ANP o aerodynamike a motore vychádzajú z týchto podmienok, môžu sa používať ako tabuľkové údaje pre nereferenčné výšky vzletovej a pristávacej dráhy a priemerné teploty vzduchu v štátoch ECAC bez toho, aby sa to výrazným spôsobom dotklo presnosti vypočítaných izofón priemernej hladiny kumulovaného zvuku. (pozri **dodatok B**)

V databáze ANP sa v tabuľkách nachádzajú údaje o aerodynamike pre celkové hmotnosti pri vzlete a pristávaní uvedené v bodoch 3 a 4, zhrnuté do tabuľky. Hoci sa na výpočty kumulovaného hluku nemusia samotné údaje o aerodynamike upravovať pre iné celkové hmotnosti, výpočet vzletových a vzostupných profilov letu, s použitím postupov opísaných v **dodatku B**, vychádza z príslušných celkových prevádzkových vzletových hmotností.

⁽¹⁾ Niekedy sa vyžadujú vypočítané hladiny vo výške 4 m alebo vyššie. Z porovnania meraní pri 1,2 m a 10 m a teoretického výpočtu účinkov na terén vyplýva, že odchýlky A-váženej hladiny zvukovej expozície sú relatívne necitlivé na výšku prijímača. Odchýlky sú vo všeobecnosti menšie ako jeden decibel okrem prípadov, ak je maximálny uhol dopadu zvuku nižší ako 10° a ak A-vážená hladina frekvenčného spektra na prijímači má maximálny rozsah 200 až 500 Hz. Takéto spektrá, v ktorých prevláda nízka frekvencia, sa môžu vyskytovať napr. pri dlhých vzdialenostiach pri motoroch s nízkym obtokovým pomerom a vrtuľových motoroch s prerušovanými tónmi s nízkou frekvenciou.

2.7.7. Opis dráhy letu

Pri modelovaní hluku je potrebné, aby bol každý jednotlivý pohyb lietadla opísaný jeho trojrozmernou dráhou letu a zmenami výkonu motora a rýchlosťou v jeho priebehu. Jeden modelovaný pohyb lietadla spravidla predstavuje podmnožinu celkovej prevádzky letiska, napr. množstvo (predpokladaných) identických pohybov toho istého typu lietadla, identickej hmotnosti a identického prevádzkového postupu na jednom priemete dráhy na zemský povrch. Tento priemet dráhy môže byť jednou z viacerých rozptýlených „častkových dráh“ používaných na modelovanie toho, čo je v skutočnosti variáciami dráhy letu pozdĺž jednej určenej trasy. Priemety dráh rozptýlených pozdĺž priemetu strednej dráhy na zemský povrch, vertikálne profily a prevádzkové parametre lietadla sú všetky určené vstupnými údajmi scenára spolu s údajmi o lietadle z databázy ANP.

Údaje o vzťahoch hluk-výkon-vzdialenosť (v databáze ANP) definujú hluk z lietadla, ktoré letí po ideálnych horizontálnych dráhach letu nekonečnej dĺžky konštantnou rýchlosťou a s konštantným výkonom. Na prispôbenie týchto údajov pre lety v oblasti terminálu, ktoré sú charakterizované častými zmenami výkonu a rýchlosti, je každá dráha rozdelená na konečné lineárne segmenty. Hlukové príspevky každého z týchto segmentov sa následne sčítajú v mieste pozorovateľa.

2.7.8. Vzťahy medzi dráhou a konfiguráciou letu

Trojrozmerná dráha letu v rámci pohybu lietadla určuje geometrické aspekty akustického vyžarovania a šírenia zvuku medzi lietadlom a pozorovateľom. Celá dráha letu sa pri konkrétnej hmotnosti lietadla a v konkrétnych atmosférických podmienkach riadi sekvenciou zmien výkonu, klapiek a letovej polohy, ktoré uplatňuje pilot (alebo automatický systém riadenia letu) s cieľom dodržať trasy a udržať výšky a rýchlosti stanovené riadením letovej prevádzky (ATC) – v súlade so štandardnými prevádzkovými postupmi prevádzkovateľa lietadla. Týmito pokynmi a činnosťami sa dráha letu rozdeľuje na rôzne fázy, ktoré tvoria prirodzené segmenty. V horizontálnej rovine zahŕňajú priame úseky, stanovené ako vzdialenosť k najbližšiemu otáčaniu a otáčaniam definovaným ich polomerom a zmenou kurzu. Vo vertikálnej rovine sú segmenty definované časom a/alebo vzdialenosťou prekonanou na dosiahnutie požadovaných zmien doprednej rýchlosti trate a/alebo výšky v rámci predpísaného výkonu a nastavenia klapiek. Príslušné vertikálne súradnice sa často uvádzajú ako *profilové body*.

Na účely modelovania hluku sa informácie o dráhe letu získajú buď *syntézou* zo súboru procedurálnych krokov (t. j. ktoré vykonáva pilot), alebo *analýzou* radarových údajov – fyzických meraní skutočne preletených dráh letu. Bez ohľadu na metódu, ktorá sa použije, horizontálne a vertikálne tvary dráhy letu sa zredukujú na segmentované formy. Jej horizontálny tvar (t. j. jej dvojrozmerná projekcia na zemský povrch) je *priemet dráhy na zemský povrch*, ktorý je definovaný trasami priletov a odletov. Jej vertikálny tvar, určený profilovými bodmi, a súvisiacimi letovými parametrami – rýchlosť, uhol priečneho náklonu a nastavenie výkonu – spolu definujú *profil letu*, ktorý závisí od *letového postupu*, ktorý je zvyčajne predpísaný výrobcom a/alebo prevádzkovateľom lietadla. Dráha letu sa získa zlúčením dvojrozmerného profilu letu s dvojrozmerným priemetom dráhy na zemský povrch s cieľom vytvoriť sekvenciu trojrozmerných segmentov dráhy letu.

Treba však pamätať na to, že pre daný súbor procedurálnych krokov je profil závislý od priemetu dráhy na zemský povrch; napr. pri rovnakom ťahu a rýchlosti je rýchlosť stúpania lietadla pri otáčaní nižšia než počas priameho letu. Hoci toto usmernenie vysvetľuje, ako sa má táto závislosť zohľadniť, treba si uvedomiť, že v bežnom živote by to znamenalo veľmi rozsiahle náklady na výpočet a používateľa by mohli uprednostniť predpoklad, že na účely modelovania hluku sa profil letu a priemet dráhy na zemský povrch môžu považovať za nezávislé veličiny; t. j. že profil stúpania neovplyvňuje žiadne otáčanie. Je však dôležité určiť zmeny uhla priečneho náklonu, ktoré si vyžadujú otáčania, keďže to má významný vplyv na smerovosť emisie zvuku.

Hluk prijatý zo segmentu dráhy letu závisí od geometrie segmentu vo vzťahu k pozorovateľovi a od konfigurácie letu lietadla. Tieto dva aspekty sú však vzájomne previazané – zmena jedného spôsobí zmenu druhého a je potrebné zabezpečiť, aby bola konfigurácia lietadla na všetkých bodoch dráhy v zhode s jeho pohybom pozdĺž dráhy.

Pri syntéze dráhy letu, t. j. pri vytváraní dráhy letu zo súboru „procedurálnych krokov“, ktoré opisujú pilotom zvolený výkon motora, uhol klapiek a zrýchlenie/vertikálnu rýchlosť, sa musí vypočítať pohyb. Pri analýze dráhy letu platí opak: nastavenia výkonu motora sa musia odhadnúť zo zaznamenaného pohybu letúna – určeného z radarových údajov, alebo niekedy, pri osobitných štúdiách, z údajov zo zapisovača letu lietadla (hoci v tomto prípade je výkon motora zvyčajne súčasťou týchto údajov). V každom prípade musia byť súradnice a letové parametre na všetkých koncových bodoch segmentov zadané do výpočtu hluku.

V **dodatku B** sa uvádzajú rovnice týkajúce sa síl pôsobiacich na lietadlo a jeho pohyb a vysvetľuje sa, ako možno s ich pomocou definovať vlastnosti segmentov, ktoré tvoria dráhy letov. Týmto rôznymi druhmi segmentov (a oddiely **dodatku B**, ktoré sa nimi zaoberajú) sú rozjazd pri vzlete (B5), stúpanie konštantnou rýchlosťou (B6), zníženie výkonu (B7), zrýchlené stúpanie a zatiahnutie klapiek (B8), zrýchlené stúpanie po zatiahnutí klapiek (B9), zostup a spomaľovanie (B10) a konečné priblíženie (B11).

Praktické modelovanie nevyhnutne zahŕňa rôzne stupne zjednodušenia – potreba takéhoto zjednodušenia závisí od charakteru aplikácie, závažnosti výsledkov a dostupných zdrojov. Všeobecným predpokladom zjednodušenia aj v najkomplikovanejších aplikáciách je, že pri zohľadňovaní rozptylu dráhy letu sa profily letu a konfigurácie letu na všetkých čiastkových dráh zhodujú s profilmi a konfiguráciami na priemete strednej dráhy na zemský povrch. Keďže sa má použiť aspoň 6 čiastkových dráh (pozri oddiel 2.7.11), veľmi výrazne sa tým znižuje množstvo výpočtov za cenu veľmi malého zníženia vernosti.

2.7.9. Zdroje údajov o dráhe letu

Radarové údaje

Hoci zapisovače údajov o lete lietadla môžu poskytnúť vysoko kvalitné údaje, je ťažké získať ich na účely modelovania hluku a za najjednoduchšie dostupný zdroj informácií o skutočných dráhach letov na letiskách sa budú považovať radarové údaje ⁽¹⁾. Keďže sú zvyčajne k dispozícii zo systémov monitorovania hluku letiska a dráhy letu, v súčasnosti sa čoraz častejšie používajú na účely modelovania hluku.

Sekundárny prehľadový radar ukazuje dráhu letu lietadla ako sekvenciu polohových súradníc v intervaloch rovnajúcich sa dobe rotácie radarového skenera, spravidla približne 4 sekundy. Poloha lietadla nad zemou sa určuje polárnymi súradnicami – pásmom a azimutom – z odrazenej radarovej ozvy (hoci ich monitorovací systém zvyčajne mení na karteziánske súradnice). Výška lietadla ⁽²⁾ sa meria jeho vlastným výškomerom a prostredníctvom radarom aktivovaného odpovedača sa vysiela do ATC počítača. Chyby pri určovaní polohy v dôsledku rádiového rušenia a nízkeho dátového rozlíšenia, ktorým sa nedá vyhnúť, sú významné (hoci nemajú žiaden následok na určené účely riadenia letovej prevádzky). Ak je teda potrebná dráha letu konkrétneho pohybu lietadla, je nevyhnutné, aby sa údaje upravili použitím primeranej techniky prispôsobenia krivky. Zvyčajnou požiadavkou na účely modelovania hluku je štatistický opis variácií dráh letu pozdĺž priemetu strednej dráhy na zemský povrch, napr. pre všetky pohyby na trase alebo iba pre pohyby konkrétneho typu lietadla. V tomto prípade je možné znížiť chyby pri meraní spojené s príslušnými štatistikami na bezvýznamnú úroveň prostredníctvom postupov priemerovania.

Procedurálne kroky

V mnohých prípadoch nie je možné modelovať dráhy letu na základe radarových údajov, pretože nie sú k dispozícii potrebné zdroje, alebo preto, že k takémuto vývoju ešte nedošlo a neexistujú preň žiadne relevantné radarové údaje.

Ak radarové údaje neexistujú, alebo ak je ich použitie nevhodné, je potrebné odhadnúť dráhy letu na základe operačných usmernení, napr. pokynov letovým posádkam uvedených v AIP a prevádzkových príručkách lietadiel – v tomto dokumente uvedené ako *procedurálne kroky*. Odporúčania týkajúce sa výkladu uvedených dokumentov podávajú orgány riadenia letovej prevádzky a v prípade potreby prevádzkovatelia lietadiel.

⁽¹⁾ Zapisovače letových údajov lietadla poskytujú komplexné prevádzkové údaje. Nedá sa k nim však ľahko dostať a ide o finančne nákladnú záležitosť. Ich použitie na účely modelovania hluku je za bežných okolností obmedzené na špeciálne projekty a štúdie týkajúce sa vývoja modelov.

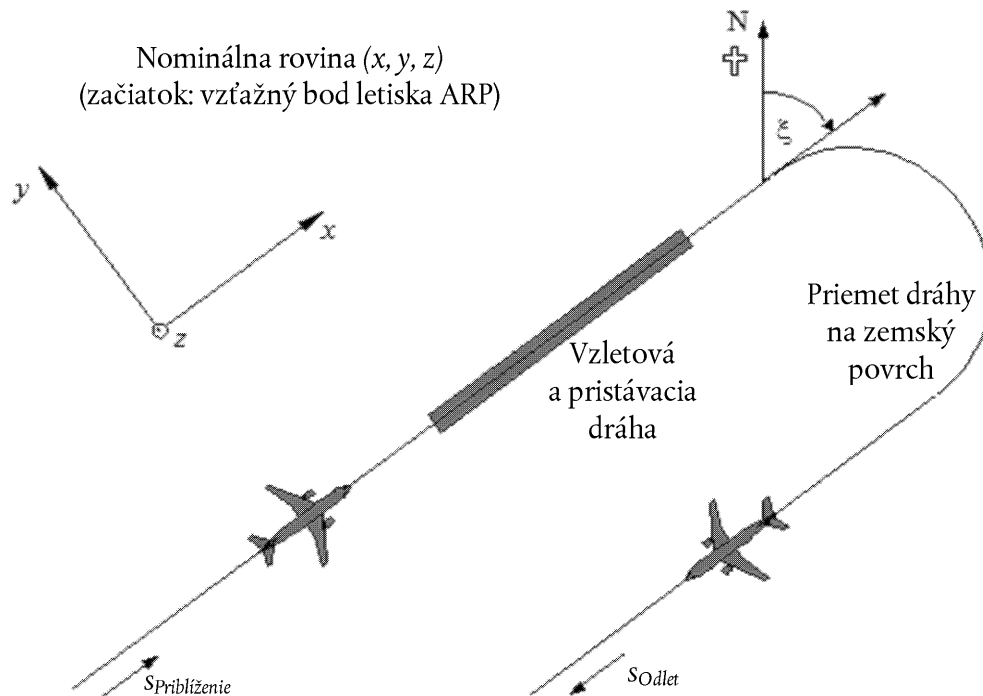
⁽²⁾ Zvyčajne sa meria ako nadmorská výška nad strednou hladinou mora (t. j. vo vzťahu k 1 013 mb) a prostredníctvom systému monitorovania letiska sa koriguje k výške letiska.

2.7.10. Súradnicové systémy

Miestny súradnicový systém

V prípade miestneho súradnicového systému (x, y, z) ide o karteziánsky systém a jeho začiatok $(0, 0, 0)$ je vo vzťažnom bode letiska $(X_{ARP}, Y_{ARP}, Z_{ARP})$, kde Z_{ARP} je referenčná nadmorská výška letiska a $z = 0$ definuje nominálnu rovinu zeme, na ktorej sa zvyčajne vypočítavajú izofóny. Kurz lietadla ξ v rovine xy sa meria v smere hodinových ručičiek od magnetického severu (pozri **obrázok 2.7.b**). Všetky pozorovateľské miesta, základná výpočtová mriežka a izofónové body sú vyjadrené v miestnych súradniciach ⁽¹⁾.

Obrázok 2.7.b

Miestny súradnicový systém (x, y, z) a pevne stanovená súradnica s priemetu dráhy na zemský povrch

Pevný súradnicový systém priemetu dráhy na zemský povrch

Táto súradnica je špecifická pre každý priemet dráhy na zemský povrch a predstavuje vzdialenosť s nameranú na dráhe v smere letu. Pokiaľ ide o odletovú trať, meria sa od začiatku rozjazdu, a čo sa týka približovacích tratí, od prahu pristávacej dráhy. Hodnota s sa teda stáva zápornou v oblastiach:

- pred začiatkom rozjazdu v prípade odletov a
- pred prejdением prahu pristávacej dráhy v prípade približovania.

⁽¹⁾ Zvyčajne sú osi miestnych súradníc rovnobežné s osou mapy, na ktorú sa zakresľujú izofóny. Niekedy je však užitočné zvoliť si os x rovnobežne so vzletovou a pristávacou dráhou, vďaka čomu je možné získať symetrické izofóny bez použitia podrobnej výpočtovej mriežky (pozri **oddiely 2.7.26 až 2.7.28**).

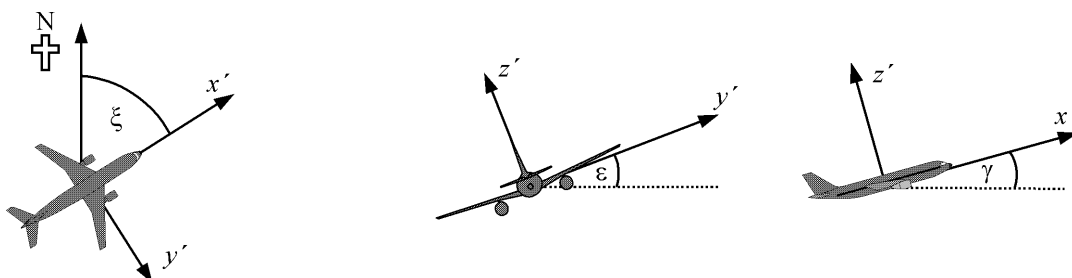
Letové prevádzkové parametre, ako je výška, rýchlosť a nastavenie výkonu sú vyjadrené ako funkcie s .

Súradnicový systém lietadla

Pevný súradnicový systém lietadla stanovený karteziánskymi súradnicami (x', y', z') je odvodený od skutočnej polohy lietadla. Systém osí je definovaný uhlom stúpania γ , smerom letu ξ a uhlom priečného náklonu ε (pozri **obrázok 2.7.c**).

Obrázok 2.7.c

Pevný súradnicový systém lietadla (x', y', z')

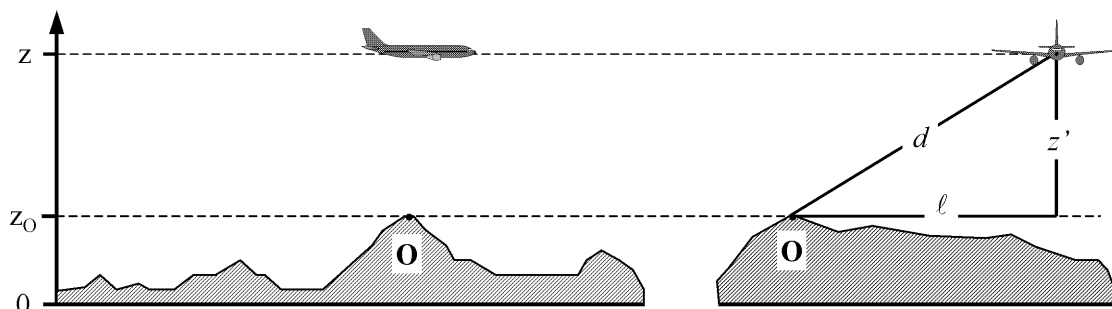


Zohľadnenie topografie

V prípadoch, keď sa má zohľadniť topografia (pozri oddiel 2.7.6), súradnica výšky lietadla z sa pri odhadovaní vzdialenosti šírenia d musí nahradiť rovnicou $z' = z - z_0$ (kde z_0 je súradnica z pozorovateľského miesta O). Geometria medzi lietadlom a pozorovateľom je znázornená na **obrázku 2.7.d**. Definície d a ℓ sa nachádzajú v oddieloch 2.7.14 až 2.7.19 ⁽¹⁾.

Obrázok 2.7.d

Výška zemského povrchu pozdĺž (naľavo) trate a bočne (vpravo) od priemetu dráhy na zemský povrch (Nominálna rovina zeme $z = 0$ prechádza cez vzťažný bod letiska. O je pozorovateľské miesto.)



⁽¹⁾ V prípade nerovného terénu je možné, že sa pozorovateľ nachádza nad lietadlom, a v tom prípade má z' na účely výpočtu šírenia zvuku (a zodpovedajúci uhol stúpania β – pozri kapitolu 4) hodnotu nula.

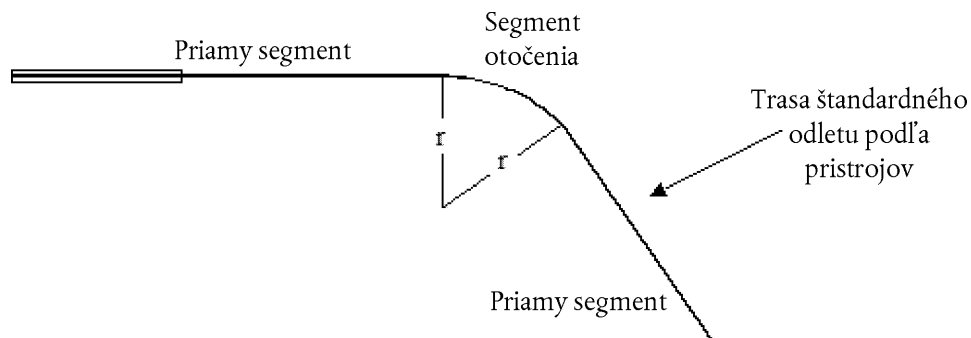
2.7.11. Priemety dráh na zemský povrch

Priemety stredných dráh na zemský povrch

Priemet strednej dráhy na zemský povrch definuje stred variácií dráhy letu pozdĺž nej, po ktorých sa pohybujú lietadlá na konkrétnej trase. Na účely modelovania hluku lietadla je definovaný buď i) prostredníctvom predpisových prevádzkových údajov, ako sú pokyny pilotom v AIP, alebo ii) na základe štatistickej analýzy radarových údajov, ako sa uvádza v oddiele 2.7.9, ak sú k dispozícii a sú vhodné z hľadiska potrieb modelovacej štúdie. Zostavenie trate z prevádzkových pokynov je zvyčajne celkom jednoduché, keďže tieto pokyny predpisujú sekvenciu úsekov, ktoré sú buď priame, definované dĺžkou a kurzom, alebo ako oblúky kružnice definované mierou otáčania a zmenou kurzu; pre ilustráciu pozri **obrázok 2.7.e** na ilustráciu.

Obrázok 2.7.e

Geometria priemetu dráhy na zemský povrch z hľadiska segmentov otáčania a priameho letu



Zosúladenie priemetu strednej dráhy na zemský povrch s radarovými údajmi je oveľa zložitejšie po prvé preto, že skutočné otáčania sa vykonávajú v rôznej rýchlosti a po druhé preto, že jeho línia je zakrytá za množstvom údajov. Ako už bolo vysvetlené, formalizované postupy ešte neboli vypracované a v praxi je bežné prispôbovať segmenty, priame alebo zakrivené, priemerným polohám vypočítanými z priesečníkov radarových tratí v intervaloch na trase. V budúcnosti budú pravdepodobne vyvinuté počítačové algoritmy na vykonávanie tejto úlohy, no v súčasnosti rozhoduje o najlepšom možnom využití dostupných údajov tvorca modelu. Dôležitým faktorom je, že rýchlosť a polomer otáčania lietadla určujú uhol priečneho náklonu ϵ , ako je uvedené v oddiele 2.7.19, hluč na zemi je určený nesymetrickým akustickým vyžarovaním v okolí dráhy letu, ako aj polohou samotnej dráhy letu.

Teoreticky by si plynulý prechod z priameho smeru letu na otáčanie so stanoveným polomerom vyžadoval okamžité uplatnenie uhla priečneho náklonu ϵ , čo je fyzicky nemožné. V skutočnosti to trvá určitý čas, než sa dosiahne hodnota uhla priečneho náklonu potrebná a udržanie stanovenej rýchlosti a polomeru otáčania r . Na účely modelovania sa prechod do polomeru môže ignorovať a môže sa predpokladať, že uhol priečneho náklonu sa neustále zvyšuje z nuly (alebo inej počiatočnej hodnoty) na ϵ na začiatku otáčania a na ďalšiu hodnotu ϵ na konci otáčania ⁽¹⁾.

Rozptyl priemetu dráhy

Ak je to možné, definície laterálneho rozptylu a reprezentatívnych podtratí sa musia zakladať na príslušných doterajších skúsenostiach zo skúmaného letiska; zvyčajne prostredníctvom analýzy vzoriek radarových údajov. Prvým krokom je usporiadať údaje do skupín podľa jednotlivých trás. Odletové priemety dráh charakterizuje výrazný laterálny rozptyl, ktorý sa musí zohľadniť pri presnom modelovaní. Príletové trasy zvyčajne splyvajú do veľmi úzkeho pásu okolo dráhy konečného priblíženia a zvyčajne postačuje zobrazit všetky prílety jedným priemetom dráhy. Ak sú však dráhy priblíženia rozptýlené v oblasti izofón široké, môže byť potrebné zobrazit ich prostredníctvom čiastkových dráh, tak ako v prípade odletových trás.

⁽¹⁾ O najlepšom spôsobe uplatnenia rozhoduje používateľ, pretože to bude závisieť od spôsobu, akým sú definované polomery výškového oblúka. Keď je východiskovým bodom sekvencia priamych alebo zaoblených úsekov, relatívne jednoduchým riešením je vložit na začiatok a koniec otáčania prechodové segmenty s uhlom priečneho náklonu, v rámci ktorého sa lietadlo pohybuje okolo pozdĺžnej osi konštantnou rýchlosťou (napr. vyjadrenou v °/m alebo °/s).

Je bežnou praxou zaobchádzať s údajmi týkajúcimi sa jednej trasy ako so vzorkou celej množiny trás, t. j. aby boli zobrazené ako jeden priemet strednej dráhy na zemský povrch a jeden súbor čiastkových dráh rozptýlených okolo nej. Ak však z kontroly vyplýva, že sa údaje týkajúce sa jednotlivých kategórií lietadiel alebo prevádzky podstatne odlišujú (napr. veľké a malé lietadlá by mali mať výrazne odlišný polomer otáčania), môže byť potrebné ďalšie rozdelenie údajov podľa jednotlivých rozptýlení tratí. Pre každé rozptýlenie trate sa laterálny rozptyl určuje ako funkcia vzdialenosti od začiatku; pohyby sa potom na základe distribučnej štatistiky rozdelia medzi priemet strednej dráhy na zemský povrch a vhodný počet rozptýlených čiastkových dráh.

Keďže spravidla je nerozumné neprihliadať na účinky rozptylu dráh, musí sa v prípade, keď namerané údaje týkajúce sa variácií rozptylu dráh nie sú k dispozícii, prostredníctvom konvenčnej distribučnej funkcie definovať nominálny laterálny rozptyl naprieč a kolmo na priemet strednej dráhy na zemský povrch. Vypočítané hodnoty indexov hluku nie sú mimoriadne citlivé na presný tvar laterálnej distribúcie: normálna (Gaussova) distribúcia poskytuje primeraný opis mnohých rozptylov trate nameraných radarom.

Spravidla sa používa 7-bodová diskretná aproximácia (t. j. laterálny rozptyl predstavuje 6 čiastkových dráh rovnomerne rozmiestnených okolo priemetu strednej dráhy na zemský povrch). Rozmiestnenie čiastkových dráh závisí od štandardnej odchýlky funkcie laterálneho rozptylu.

V prípade priemetov dráh s normálnou distribúciou so štandardnou odchýlkou S sa 98,8 % tratí nachádza v koridore s hranicami nachádzajúcimi sa v rozmedzí $\pm 2,5 \cdot S$. V **tabuľke 2.7.a** je uvedené rozmiestnenie šiestich čiastkových dráh a percentuálny podiel na celkových pohyboch pridelený každej z nich. V **oddatku C** sú uvedené hodnoty pre iný počet čiastkových dráh.

Tabuľka 2.7.a

Percentuálne podiely čiastkových dráh na pohyboch pri normálnej distribučnej funkcii so štandardnou odchýlkou S pre 7 čiastkových dráh (priemetom strednej dráhy na zemský povrch je čiastková dráha č. 1).

| Číslo čiastkovej dráhy | Poloha čiastkovej dráhy | Percentuálny podiel čiastkovej dráhy na pohyboch |
|------------------------|-------------------------|--|
| 7 | $- 2,14 \cdot S$ | 3 % |
| 5 | $- 1,43 \cdot S$ | 11 % |
| 3 | $- 0,71 \cdot S$ | 22 % |
| 1 | 0 | 28 % |
| 2 | $0,71 \cdot S$ | 22 % |
| 4 | $1,43 \cdot S$ | 11 % |
| 6 | $2,14 \cdot S$ | 3 % |

Štandardná odchýlka S je funkcia súradnice s pozdĺž priemetu strednej dráhy na zemský povrch. Môže sa stanoviť – spolu s opisom priemetu strednej dráhy na zemský povrch – v tabuľke údajov o letovej trati uvedenej v **oddatku A3**. Ak nie sú k dispozícii ukazovatele štandardnej odchýlky – napr. z radarových údajov opisujúcich porovnateľné letové dráhy – sa odporúčajú tieto hodnoty:

Pre dráhy zahŕňajúce otáčania menej ako 45 stupňov:

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

Pre dráhy zahŕňajúce otáčania viac ako 45 stupňov:

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

Z praktických dôvodov sa predpokladá, že $S(s)$ sa rovná nule medzi začiatkom pohybu lietadla okolo pozdĺžnej osi a $s = 2\,700 \text{ m}$ alebo $s = 3\,300 \text{ m}$ v závislosti od veľkosti otáčania. S trasami, ktoré zahŕňajú viac ako jedno otáčanie, sa musí zaobchádzať v súlade s rovnicou (2.7.2). Pokiaľ ide o prílety, možno do 6 000 m pred dotykom laterálne rozptylenie zanedbať.

2.7.12. Profily letu

Profil letu je opis pohybu lietadla vo vertikálnej rovine nad priemetom dráhy na zemský povrch z hľadiska jeho pozície, rýchlosti, uhla priečného náklonu a nastavenia výkonu motora. Jednou z najdôležitejších úloh, ktorú musí používateľ modelu zvládnuť, je definovať profily letu, ktoré adekvátne spĺňajú požiadavky modelovania – efektívne, bez spotreby neprimerane dlhého času a zdrojov. Prirodzene, na dosiahnutie vysokej presnosti, musia profily čo najpresnejšie odrážať prevádzky lietadiel, pre ktoré sú určené. Vyžaduje si to spoľahlivé informácie o atmosférických podmienkach, typoch alebo variantoch lietadiel, prevádzkových hmotnostiach a postupoch – odchýlkach nastavenia ťahu a nastavenia klapiek a kompenzáciou medzi zmenami výšky a rýchlosti – všetky náležite spriemerované za požadované časové obdobie(-ia). Často takéto podrobné informácie nie sú dostupné, ale to nemusí byť nevyhnutne prekážkou; aj keď sú tieto informácie dostupné, tvorca modelu musí uvažovať nad tým, ako vyváži presnosť a podrobnosť vstupných informácií s potrebami izofónových výstupov a ich využitím.

Syntéza letových profilov z „procedurálnych krokov“ získaných z databázy ANP alebo od prevádzkovateľov lietadiel je opísaná v oddiele 2.7.13 a **dodatku B**. Uvedený postup, ktorý je zvyčajne jediným východiskom pre tvorca modelu v prípade, keď nie sú k dispozícii radarové údaje, poskytuje geometriu dráhy letu, ako aj súvisiace odchýlky rýchlosti a ťahu. Bežne by sa dalo predpokladať, že všetky (podobné) lietadlá v rozptylených dráhach, či už sú pridelené k priemetu strednej dráhy, alebo rozptyleným čiastkovým dráham, letia po profile priemetu strednej dráhy na zemský povrch.

Okrem databázy ANP, ktorá poskytuje štandardné informácie o procedurálnych krokoch, sú najlepším zdrojom spoľahlivých informácií, t. j. postupov, ktoré používajú a typických hmotností pri lete prevádzkovateľa lietadiel. Pre jednotlivé lety, je „zlatým štandardným“ zdrojom zapisovač letových údajov (FDR), z ktorého možno získať všetky príslušné informácie. Ale dokonca aj vtedy, ak sú takéto údaje k dispozícii, je predbežné spracovanie neľahkou úlohou. Preto je stanovovanie informovaných predpokladov o priemerných hmotnostiach a prevádzkových postupoch bežným riešením v praxi a je aj v súlade s potrebou úsporného modelovania.

Treba byť obozretný pred prijatím *štandardných* procedurálnych krokov uvedených databáze ANP (čo sa zvyčajne predpokladá, keď skutočné postupy nie sú známe). Ide o štandardizované postupy, ktoré sa široko uplatňujú, no ktoré môžu alebo nemusia prevádzkovateľa v konkrétnych prípadoch používať. Dôležitým faktorom je definícia ťahu motora pri vzlete (a niekedy stúpaní), ktorý môže do určitej miery závisieť od prevládajúcich okolností. Najmä v praxi je bežné, že sa hladiny počas odletu znižujú (z dostupného maxima) s cieľom predĺžiť životnosť motora. V **dodatku B** sa uvádzajú usmernenia o typických postupoch; vďaka tomu sa vo všeobecnosti vytvorila realističnejšie izofóny, než pri predpoklade plného ťahu. Ak sú však napríklad vzletové a pristávacie dráhy krátke a/alebo priemerné teploty vzduchu vysoké, plný ťah je pravdepodobne realističnejším predpokladom.

Pri modelovaní skutočných scenárov sa dá dosiahnuť väčšia presnosť, ak sa tieto nominálne informácie doplnia alebo nahradia radarovými údajmi. Profily letu možno určiť z radarových údajov podobným spôsobom ako laterálne priemety strednej dráhy na zemský povrch – ale až po rozdelení premávky podľa typov a variantov lietadiel a niekedy podľa hmotnosti alebo dĺžky úseku (ale nie podľa rozptylu tratí) – s cieľom získať stredný profil výšky a rýchlosti v závislosti od prejdenej vzdialenosti od zeme. Pri následnom zlučovaní s priemetmi dráh na zemský povrch sa tento jediný profil zvyčajne prideli priemetu strednej dráhy na zemský povrch a rovnako aj čiastkovým dráham.

Keď je známa hmotnosť lietadla, je možné vypočítať zmenu rýchlosti a propulzívneho ťahu metódou procedurálnych krokov pomocou pohybových rovníc. Predtým je užitočné predspracovať údaje tak, aby sa

minimalizovali vplyvy radarových chýb, v dôsledku ktorých môžu byť odhady zrýchlenia nespoľahlivé. Prvým krokom v každom prípade je nanovo definovať profil dosadením priamych segmentov, aby zobrazovali príslušné fázy letu; pričom každý segment je primerane klasifikovaných; t. j. ako rozjazd alebo dojazd, stúpanie alebo klesanie konštantnou rýchlosťou, zníženie ťahu alebo zrýchlenie/spomalenie so zmenou alebo bez zmeny klapiek. Požadovanými vstupmi sú aj hmotnosť lietadla a atmosférický stav.

V oddiele 2.7.11 sa objasňuje, že je potrebné prijať osobitné ustanovenie s cieľom zohľadniť laterálny rozptyl dráh letu okolo priemetov nominálnych alebo hlavných trás. Pre vzorky radarových údajov je charakteristický podobný rozptyl dráh letu vo vertikálnej rovine. V praxi však nie je bežné modelovať vertikálny rozptyl ako nezávislú premennú; vzniká hlavne v dôsledku rozdielných hmotností lietadiel a prevádzkových postupov, ktoré sa zohľadňujú pri predspracovaní vstupných údajov o prevádzke.

2.7.13. Tvorba segmentov dráhy letu

Každá dráha letu musí byť definovaná súborom segmentových súradníc (uzlov) a letových parametrov. Na začiatku sa musia určiť súradnice segmentov priemetu dráhy na zemský povrch. Potom sa vypočíta profil letu, pričom treba pamätať na to, že pre daný súbor procedurálnych krokov závisí profil od priemetu dráhy na zemský povrch; napr. pri rovnakom ťahu a rýchlosti je rýchlosť stúpania lietadla pri otáčaní nižšia než počas priameho letu. Nakoniec sa vytvoria trojrozmerné segmenty dráhy letu zlúčením dvojrozmerného profilu letu s dvojrozmerným priemetom dráhy na zemský povrch ⁽¹⁾.

Priemet dráhy na zemský povrch

Priemet dráhy na zemský povrch, či už priemet strednej dráhy na zemský povrch, alebo rozptýlených čiastkových dráh, je definovaný súborom súradníc (x, y) v rovine zeme (napr. z radarových informácií) alebo prostredníctvom sekvencie vektorových príkazov, ktoré opisujú priame segmenty a kruhové oblúky (otáčania v definovanom polomere r a zmenou kurzu $\Delta\xi$).

Na účely modelovania segmentácie je oblúk zobrazený ako sekvencia priamych segmentov zasadených do čiastkových poloblúkov. Hoci sa neobjavia priamo v segmentoch priemetu dráhy na zemský povrch, priečný náklon lietadla počas otáčania ovplyvňuje ich definíciu. V **odstavci B 4** sa vysvetľuje, ako sa majú vypočítať uhly priečného náklonu počas rovnomerného otáčania, ale samozrejme sa v skutočnosti neuplatňujú alebo sa okamžite odstránia. Ako zvládnuť prechody medzi priamym letom a otáčajúcim letom alebo medzi jedným otáčaním a bezprostredne nasledujúcim druhým otáčaním, nie je predpísané. Údaje, ktoré sú ponechané pre užívateľa (pozri oddiel 2.7.11), mávajú na konečné izofóny spravidla zanedbateľný vplyv; treba hlavne zabrániť prudkým prerušeniam na koncoch otáčania, čo možno dosiahnuť jednoducho napríklad začlenením krátkych prechodových segmentov, v rámci ktorých sa uhol priečného náklonu mení lineárne so vzdialenosťou. Len v osobitnom prípade, keď by konkrétne otáčanie mohlo mať dominantný vplyv na konečné izofóny, by bolo potrebné modelovať dynamiku prechodu realistickejšie s cieľom uviesť uhol priečného náklonu do súvislosti s konkrétnymi typmi lietadla a prijať príslušné rýchlosti zmeny priečného náklonu. V tomto prípade stačí uviesť, že koncové čiastkové oblúky $\Delta\xi_{\text{trans}}$ pri akomkoľvek otáčaní sú určené požiadavkami na zmenu uhla priečného náklonu. Zvyšok oblúka so zmenou kurzu $\Delta\xi - 2 \cdot \Delta\xi_{\text{trans}}$ stupňov je rozdelený na n_{sub} čiastkových oblúkov podľa rovnice:

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

keď $\text{int}(x)$ je funkcia, ktorá dáva celé číslo x , potom sa zmena kurzu $\Delta\xi_{\text{sub}}$ každého čiastkového oblúka sa potom vypočíta ako

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

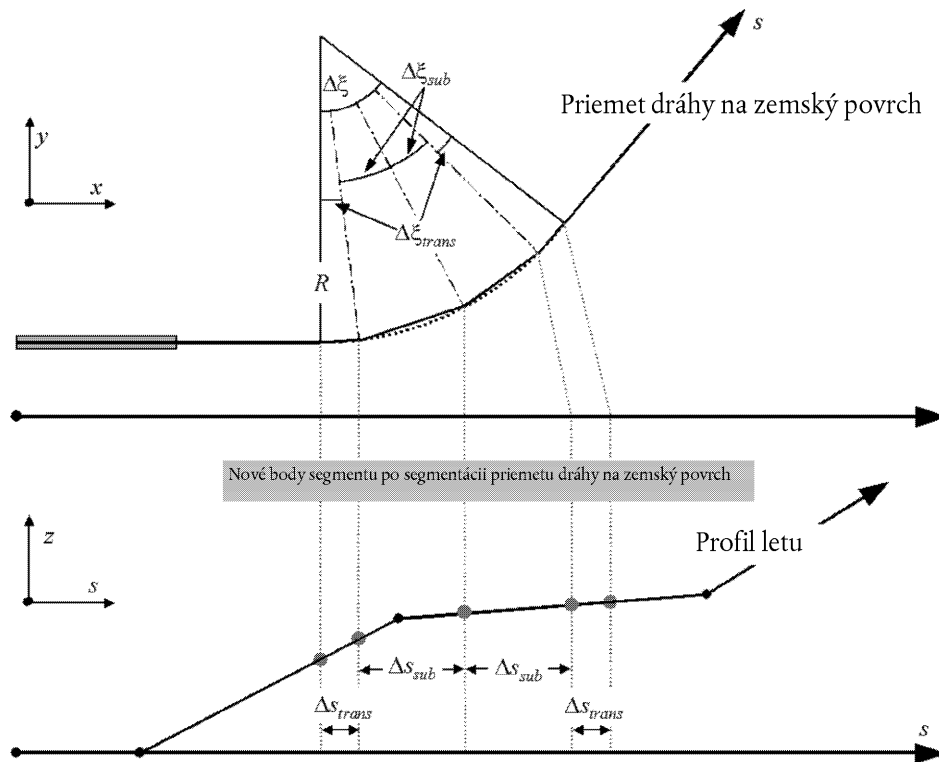
kde n_{sub} musí byť dostatočne veľké na zabezpečenie toho, aby $\Delta\xi_{\text{sub}} \leq 30$ stupňov. Segmentácia oblúka (s výnimkou ukončujúcich prechodových čiastkových segmentov) je znázornená na **obrázku 2.7.f** ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Na tento účel by mala byť celková dĺžka priemetu dráhy na zemský povrch vždy väčšia než celková dĺžka profilu letu. V prípade potreby sa to dá dosiahnuť pridaním priamych segmentov vhodnej dĺžky za posledný segment priemetu dráhy na zemský povrch.

⁽²⁾ Celková dĺžka segmentovanej dráhy je na základe vymedzenia týmto jednoduchým spôsobom mierne kratšia ako celková dĺžka kruhovej dráhy. Ak sú však prírastky uhla menšie než 30° je následná chyba v hodnote izofóny zanedbateľná.

Obrázok 2.7.f

Tvorba segmentov dráhy letu, keď sa otáčanie rozdelí na segmenty s dĺžkou Δs (horný pohľad v horizontálnej rovine, dolný pohľad vo vertikálnej rovine)



Profil letu

Parametre opisujúce každý segment profilu letu na začiatku (index 1) a na konci (index 2) segmentu:

s_1, s_2 vzdialenosť pozdĺž priemetu dráhy na zemský povrch,

z_1, z_2 výška letúna,

V_1, V_2 traťová rýchlosť,

P_1, P_2 parameter výkonu súvisiaci s hlukom (zodpovedá výkonu, pre ktorý sú definované krivky NPD) a

$\varepsilon_1, \varepsilon_2$ uhol priečného náklonu.

S cieľom vytvoriť profil letu zo súboru procedurálnych krokov (*syntéza dráhy letu*) sa segmenty tvoria v sekvencii, aby sa dosiahli požadované podmienky v koncových bodoch. Parametre koncových bodov pre každý segment slúžia ako parametre začiatkových bodov ďalšieho segmentu. Pri každom výpočte týkajúcom sa segmentu sú známe parametre začiatku; požadované podmienky na konci sú stanovené procedurálnymi krokmi. Samotné kroky sú definované buď štandardmi ANP, alebo používateľom (napr. z letových príručiek lietadla). Koncovými podmienkami sú zvyčajne výška a rýchlosť; úlohou tvorby profilu je určiť vzdialenosť na trati, ktorú lietadlo preletí pri dosahovaní uvedených podmienok. Nedefinované parametre sa určujú pomocou výpočtov výkonnosti letu opísaných v **dodatku B**.

Ak je priemet dráhy na zemský povrch priamy, profilové body a súvisiace letové parametre možno určiť nezávisle od priemetu dráhy na zemský povrch (uhol priečného náklonu je vždy nula). Priemety dráhy na zemský povrch sú však len zriedka priame; zvyčajne zahŕňajú otáčania a na dosiahnutie najlepších výsledkov sa tieto otáčania musia zohľadniť pri určovaní dvojrozmerného profilu letu, keď je potrebné rozdeliť profilové segmenty v uzlových bodoch priemetu dráhy na zemský povrch tak, aby bolo možné naniest zmeny uhla priečného náklonu. Dĺžka nasledujúceho segmentu je na začiatku spravidla neznáma a počíta sa predbežne s predpokladom, že uhol priečného náklonu sa nezmenil. Ak sa potom zistí, že predbežný segment zahŕňa jeden alebo viac uzlov priemetu dráhy na zemský povrch, pričom prvý sa nachádza v s , t. j. $s_1 < s_2$, segment sa v s ukončí a príslušné parametre sa vypočítajú interpoláciou (pozri ďalej v texte). Tieto parametre sa stávajú parametrami koncového bodu daného segmentu a parametrami začiatočného bodu nového segmentu, ktorý má stále tie isté cieľové koncové podmienky. Ak neexistuje žiaden uzlový bod, ktorý by zasahoval do priemetu dráhy na zemský povrch, potvrdí sa predbežný segment.

Ak sa majú ignorovať vplyvy otáčania na profil letu, použije sa riešenie priameho letu, jedného segmentu, no údaj o uhle priečného náklonu sa ponechá na neskoršie použitie.

Bez ohľadu na to, či sú vplyvy otáčania modelované v plnom rozsahu, alebo nie, každá trojrozmerná dráha letu je vytvorená zlúčením jej dvojrozmerného profilu letu a jeho dvojrozmerného priemetu dráhy na zemský povrch. Výsledkom je sekvencia súborov súradníc (x, y, z) , z ktorých každá je buď uzol segmentovaného priemetu dráhy na zemský povrch, uzol profilu letu alebo oboje, pričom sú k profilovým bodom priradené zodpovedajúce hodnoty výšky z , traťovej rýchlosti V , uhla priečného náklonu ε a výkonu motora P . V prípade bodu dráhy (x, y) , ktorý leží medzi koncovými bodmi segmentu profilu letu, sa letové parametre interpolujú takto:

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

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

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

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

kde:

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

Upozorňujeme, že pri z a ε sa predpokladá, že sa menia lineárne so vzdialenosťou, no pri V a P sa predpokladá, že sa menia lineárne s časom [t. j. konštantné zrýchľovanie ⁽¹⁾].

Pri zosúladzovaní segmentov profilu letu a radarových údajov (*analýza dráhy letu*) sa všetky koncové vzdialenosti a výšky koncových bodov, rýchlosti a uhly priečného náklonu určujú priamo z týchto údajov; iba nastavenia výkonu sa musia vypočítať pomocou rovníc výkonnosti. Keďže priemet dráhy na zemský povrch a súradnice profilu letu môžu byť takisto príslušne zosúladené, zvyčajne to nie je veľmi komplikované.

Segmentácia rozjazdu pri vzlete

Pri vzlete, keď lietadlo zrýchľuje medzi bodom odbrzdzenia (nazývaným aj začiatok rozjazdu (start-of-roll, SOR) a bodom odpútania, sa na úseku medzi 1 500 a 2 500 m rýchlosť prudko mení z nuly na 80 až 100 m/s.

⁽¹⁾ Dokonca aj keď nastavenia výkonu motora zostanú v celom segmente konštantné, hnacia sila a zrýchlenie sa môžu meniť v dôsledku zmeny hustoty vzduchu s výškou. Na účely modelovania hluku sú tieto zmeny zvyčajne zanedbateľné.

Rozjazd pri vzlete je preto rozdelený na segmenty s rôznou dĺžkou, v rámci ktorých sa rýchlosť lietadla mení o špecifický prírastok ΔV , ktorý nie je vyšší ako 10 m/s (približne 20 uzlov). Aj keď je rýchlosť lietadla počas rozjazdu pri vzlete rôzna, je na tento účel vhodný predpoklad konštantného zrýchľovania. V tomto prípade, keď ide o fázu vzletu, je V_1 počiatočná rýchlosť, V_2 je vzletová rýchlosť, n_{TO} je počet vzletových segmentov a s_{TO} je ekvivalentná vzletová vzdialenosť. Pokiaľ ide o ekvivalentnú vzletovú vzdialenosť s_{TO} (pozri **dotok B**), štartovaciu rýchlosť V_1 a vzletovú rýchlosť V_2 , počet n_{TO} segmentov rozjazdu pri vzlete je

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

a teda zmena rýchlosti pozdĺž segmentu teda je

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

a čas Δt pre jednotlivý segment je (predpokladá sa konštantné zrýchľovanie)

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

Dĺžka $s_{TO,k}$ segmentu k ($1 \leq k \leq n_{TO}$) rozjazdu pri vzlete je potom:

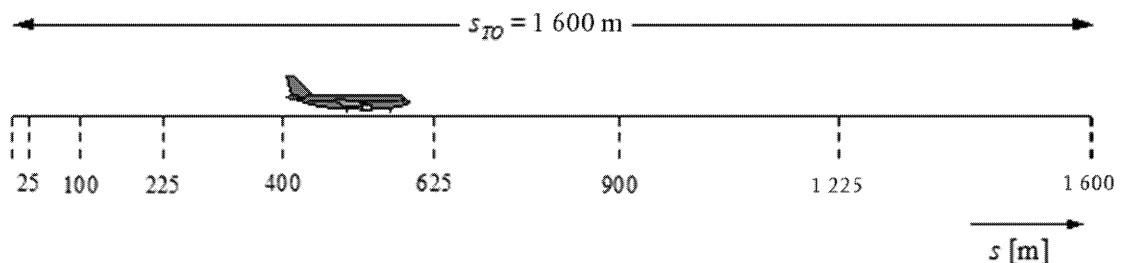
$$s_{TO,k} = (k - 0,5) \cdot \Delta V \cdot \Delta t = \frac{(2k - 1) \cdot s_{TO}}{n_{TO}^2} \quad (2.7.13)$$

Príklad:

V prípade vzletovej vzdialenosti $s_{TO} = 1\,600$ m, $V_1 = 0$ m/s a $V_2 = 75$ m/s sa získa $n_{TO} = 8$ segmentov s dĺžkou v rozsahu 25 až 375 metrov (pozri **obrázok 2.7.g**).

Obrázok 2.7.g

Segmentácia rozjazdu pri vzlete (príklad pre 8 segmentov)



Podobne ako pri zmenách rýchlosti sa ťah lietadla mení v každom segmente o konštantný prírastok ΔP , ktorý sa vypočíta ako:

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

kde P_{TO} označuje ťah lietadla v bode odpútania a P_{init} ťah lietadla na začiatku rozjazdu pri vzlete.

Cieľom použitia tohto konštantného prírastku ťahu (namiesto použitia rovnice kvadratickej rovnice 2.7.8) je zabezpečiť súlad s lineárnym vzťahom medzi ťahom a rýchlosťou v prípade lietadiel s prúdovými motormi (rovnica B-1).

Segmentácia segmentu počiatočného stúpania

Počas segmentu počiatočného stúpania sa geometria rýchlo mení, pokiaľ ide predovšetkým o pozorovateľské miesta na bočnej strane dráhy letu, pričom uhol *beta* sa rýchlo mení v závislosti od stúpania lietadla v rámci tohto počiatočného segmentu. Z porovnania s výpočtami týkajúcimi sa veľmi malých segmentov vyplýva, že v prípade jedného segmentu stúpania to vedie k nedostatočnej aproximácii hluku po stranách dráhy letu pre integrovanú metriku. Presnosť výpočtov sa zvýši ďalšou segmentáciou prvého segmentu odpútania. Dĺžka každého segmentu a ich počet je silne ovplyvnený laterálnym útlmom. S ohľadom na vyjadrenie celkového laterálneho útlmu lietadla s motormi upevnenými na jeho trupe je možné povedať, že na obmedzenie zmeny laterálneho útlmu o 1,5 dB na jeden čiastkový segment musí byť segment počiatočného stúpania ďalej segmentovaný na základe tohto súboru výškových hodnôt:

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

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

Uvedené výšky sa uplatňujú na základe zistenia, ktorá z uvedeného súboru výšok sa nachádza najbližšie ku koncovému bodu pôvodného segmentu. Skutočné výšky čiastkových segmentov by sa potom vypočítali pomocou:

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

kde z je výška na konci pôvodného segmentu, z_i je i -ty člen súboru výškových hodnôt a z_N je najbližšia výška vyššia než z . Výsledkom tohto postupu je, že zmena laterálneho útlmu v každom čiastkovom segmente zostane na konštantnej hladine, čím sa získajú presnejšie izofóny, no nie za cenu používania veľmi krátkych segmentov.

Príklad:

Ak je výška koncového bodu pôvodného segmentu $z = 304,8$ m, potom zo súboru výškových hodnôt zistíme, že $214,9 < 304,8 < 334,9$ a najbližšia výška vyššia než $z = 304,8$ m je $z_7 = 334,9$ m = 334,9 m. Výšky koncových bodov čiastkových segmentov sa potom vypočítajú takto:

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

Teda z'_1 bolo 17,2 m a z'_2 by bolo 37,8 m atď.

Hodnoty rýchlosti a výkonu motora týkajúce sa vložených bodov sa interpolujú pomocou rovníc (2.7.11, rýchlosť) a (2.7.13, výkon motora).

Segmentácia vzdušných segmentov

Po odvodení segmentovanej dráhy letu podľa postupu opísaného v oddiele 2.7.13 a uplatnení opísanej ďalšej segmentácie môžu byť potrebné ďalšie úpravy týkajúce sa segmentácie. Patria medzi ne:

— odstránenie bodov dráhy letu, ktoré sú príliš blízko seba a

— vloženie dodatočných bodov, keď sú zmeny rýchlosti pozdĺž segmentov príliš dlhé.

Keď sú susedné body od seba vzdialené 10 metrov a menej a keď súvisiace rýchlosti a ťahy sú rovnaké, jeden z bodov sa odstráni.

Pokiaľ ide o vzdušné segmenty, ak v rámci segmentu dochádza k značnej zmene rýchlosti, mal by sa rozdeliť ako v prípade rozjazdu pri vzlete, t. j.

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

kde V_1 je rýchlosť na začiatku a V_2 koncová rýchlosť na konci segmentu. Zodpovedajúce parametre čiastkových segmentov sa vypočítajú podobným spôsobom ako v prípade rozjazdu pri vzlete pomocou rovníc 2.7.11 až 2.7.13.

Dojazd lietadla po pristávaní

Hoci dojazd lietadla po pristávaní je v podstate obrátený postup ako pri rozjazde pri vzlete, osobitná pozornosť sa musí venovať

- *reverznému ťahu*, ktorý sa niekedy používa na spomalenie lietadla, a
- letúnom opúšťajúcim vzletovú a pristávaciu dráhu po spomalení (lietadlá, ktoré opustia vzletovú a pristávaciu dráhu, už neprispievajú k vzdušnému hluku, keďže hluk rolovania sa neberie do úvahy).

Na rozdiel od vzdialenosti rozjazdu pri vzlete, ktorá je odvodená z parametrov výkonnosti lietadla, vzdialenosť do zastavenia s_{stop} (t. j. vzdialenosť od dotyku k bodu, keď lietadlo opustí vzletovú a pristávaciu dráhu) sa neurčuje čisto len podľa lietadla. Hoci sa minimálna vzdialenosť do zastavenia dá odhadnúť z hmotnosti a výkonnosti lietadla (a dostupného reverzného ťahu), skutočná vzdialenosť do zastavenia závisí aj od polohy rolovacej dráhy, premávky a predpisov pre dané letisko vzťahujúcich sa na reverzný ťah.

Použitie reverzného ťahu nie je štandardným postupom – uplatňuje sa iba v prípade, keď sa potrebné spomalenie nedá dosiahnuť použitím kolesových brzd. (Reverzný ťah môže byť mimoriadne rušivý, pretože rýchla zmena výkonu motora z nastavení voľnobehu na reverzné nastavenia spôsobuje náhly výskyt hluku vo veľkom množstve.)

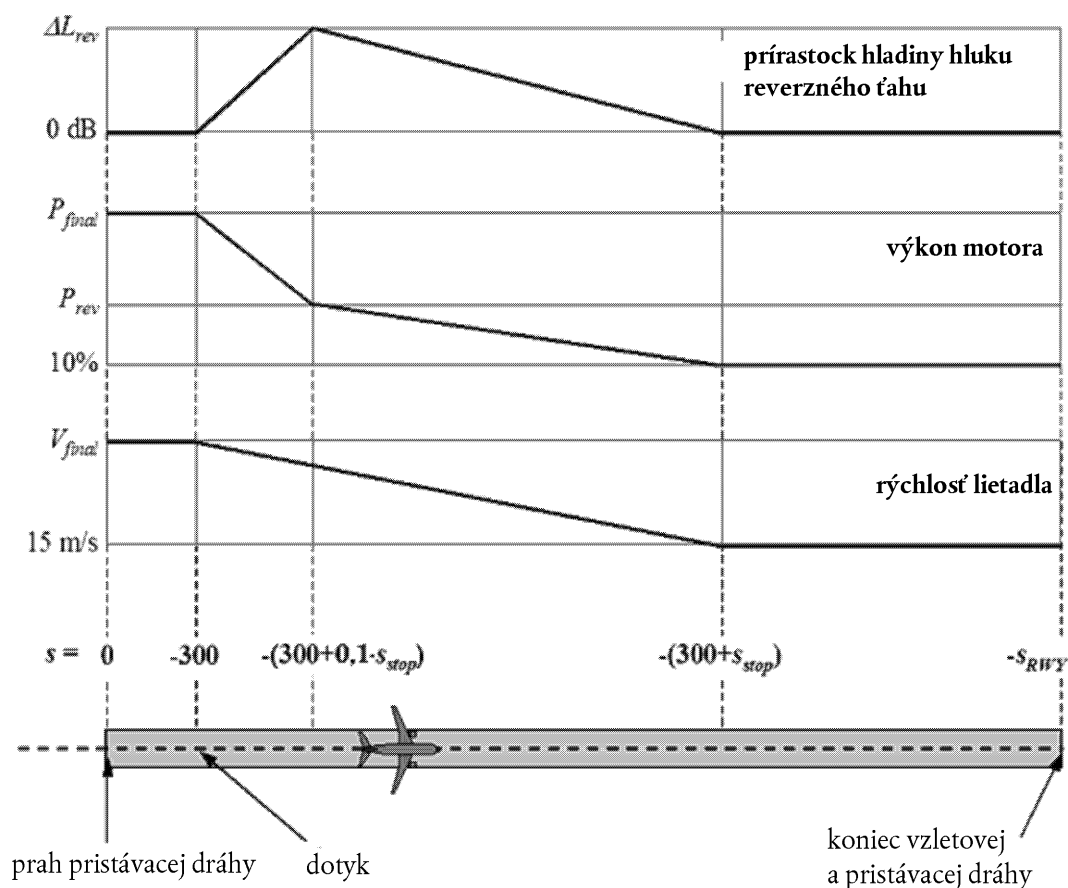
Väčšina vzletových a pristávacích dráh sa však používa rovnako na odlety, ako aj prílety a reverzný ťah má teda veľmi malý vplyv na izofóny, pretože v celkovej akustickej energii zo vzletovej a pristávacej dráhy prevláda hluk vydávaný pri vzletových operáciách. Príspevky reverzného ťahu k izofónam by mohli byť značné iba v prípade využívania vzletovej a pristávacej dráhy len na pristávacie operácie.

Z fyzikálneho hľadiska je hluk z reverzného ťahu veľmi komplexný proces, ale z dôvodu jeho relatívne malého významu pre vzdušné izofóny sa dá modelovať zjednodušene, pričom sa prihliada na rýchlu zmenu výkonu motora prostredníctvom vhodnej segmentácie.

Je zrejmé, že modelovanie hluku pri dojazde lietadla po pristávaní je komplikovanejšie než v prípade rozjazdu lietadla pri vzlete. Tieto zjednodušené predpoklady modelovania sa odporúčajú na všeobecné použitie, ak nie sú k dispozícii podrobné informácie (pozri **obrázok 2.7.h**).

Obrázok 2.7.h

Modelovanie dojazdu lietadla po pristávaní



Letún sa dotkne pristávacej dráhy 300 metrov od jej prahu (ktorý má na priemet dráhy priblíženia na zemský povrch súradnicu $s = 0$). Lietadlo potom spomaľuje v celej vzdialenosti do zastavenia s_{stop} – lietadlo, pre ktoré sú konkrétne hodnoty uvedené v databáze údajov o hlučnosti a charakteristikách lietadiel – z rýchlosti konečného priblíženia V_{final} na 15 m/s. Z dôvodu rýchlych zmien rýchlosti v rámci tohto segmentu sa musí uskutočniť jeho ďalšia segmentácia, a to rovnako ako v prípade rozjazdu pri vzlete (alebo letových segmentov s rýchlymi zmenami rýchlosti) s použitím rovníc 2.7.10 až 2.7.13.

Výkon motora sa mení z výkonu pri konečnom priblížení na nastavenie výkonu pri reverznom ťahu P_{rev} v rámci vzdialenosti $0,1 \times s_{stop}$, a potom sa znižuje na 10 % maximálneho dostupného výkonu v rámci zostávajúceho úseku s dĺžkou 90 % vzdialenosti do zastavenia. Až do konca vzletovej a pristávacej dráhy (pri $s = -s_{RWY}$) zostáva rýchlosť lietadla konštantná.

Krivky NPD pre reverzný ťah nie sú v súčasnosti zahrnuté do databázy ANP, a pri modelovaní je preto potrebné spoliehať sa na konvenčné krivky. Výkon pri reverznom ťahu P_{rev} predstavuje spravidla približne 20 % nastavenia plného výkonu a odporúča sa to v prípade, keď nie sú k dispozícii prevádzkové informácie. Pri danom nastavení výkonu však reverzný ťah vytvára väčšinou oveľa väčší hlučnosť ako dopredný ťah a prírastok ΔL sa uplatňuje na hladinu udalosti odvodenú z NPD, pričom sa zvyšuje z nuly na hodnotu ΔL_{rev} [predbežne sa odporúča 5 dB ⁽¹⁾] pozdĺž $0,1 \times s_{stop}$ a potom lineárne klesá na nulu pozdĺž zostatku vzdialenosti do zastavenia.

2.7.14. Výpočet hlučnosti pre jednu udalosť

Základom postupu modelovania, ktorý je tu podrobne opísaný, je výpočet hladiny hlučkovej udalosti z informácií o dráhe letu opísaných v **oddieloch 2.7.7 až 2.7.13**.

⁽¹⁾ Táto hodnota sa odporúča v predchádzajúcom vydaní dokumentu ECAC č. 29, no stále sa považuje za predbežnú až do získania ďalších potvrdzujúcich experimentálnych údajov.

2.7.15. Metrika pre jednu udalosť

Zvuk z pohybu lietadla na pozorovateľskom mieste je vyjadrený ako „hladina zvuku (alebo hluku) jednej udalosti“, množstvo, ktoré je ukazovateľom jeho vplyvu na ľudí. Prijatý zvuk sa meria z hľadiska hluku použitím základnej decibelovej stupnice $L(t)$, ktorou sa uplatňuje frekvenčné váženie (alebo filter) s cieľom napodobniť charakteristickú vlastnosť ľudského sluchu. Najdôležitejšou stupnicou na modelovanie lietadlových izofón je A-vážená hladina zvuku, L_A .

Najbežnejšie používanou metriku na zhrnutie celých udalostí je „hladina zvukovej (hlukovej) expozície jednej udalosti“, L_E , ktorá zohľadňuje celú akustickú energiu (alebo väčšinu z nej) pri zvukových udalostiach. Zabezpečenie časovej integrácie, s ktorou je to spojené, predstavuje najzložitejšiu úlohu pri segmentačnom (alebo simulačnom) modelovaní. Jednoduchšie sa dá modelovať pri alternatívnej metrike L_{max} , ktorá je maximálnou okamžitou hladinou dosiahnutou počas udalosti. L_E je však základným stavebným kameňom najmodernejších indexov hluku lietadiel a v budúcnosti sa dá očakávať, že tak L_{max} , ako aj L_E budú vyjadrené praktickými modelmi. Každá metrika sa môže merať na rôznych stupniciach hluku; v tomto dokumente sa berie do úvahy iba A-vážená hladina zvuku. Táto stupnica sa zvyčajne symbolicky vyjadruje rozšírením metrického indexu, t. j. L_{AE} , L_{Amax} .

Hladina zvukovej (alebohlukovej) expozície jednej udalosti je vyjadrená presne ako

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

kde t_0 označuje referenčný čas. Integračný interval $[t_1, t_2]$ sa zvolí tak, aby sa zabezpečilo, že sa zahrnie (takmer) všetok významný zvuk danej udalosti. Veľmi často sa limity t_1 a t_2 zvolia tak, aby sa zahrnulo obdobie, v rámci ktorého je hladina $L(t)$ o 10 dB nižšia ako L_{max} . Toto obdobie je známe ako obdobie „10-dB down“. Hladiny zvukovej (hlukovej) expozície uvedené v tabuľke databázy ANP sú hodnoty „10-dB down“⁽¹⁾.

Na účely modelovania izofón leteckého hluku sa rovnica 2.7.17 používa hlavne v štandardnej metrike *hladina zvukovej expozície* L_{AE} (akronym SEL):

$$L_{AE} = 10 \cdot \lg \left(\frac{1}{t_0} \int_{t_1}^{t_2} 10^{L_A(t)/10} dt \right) \text{ with } t_0 = 1 \text{ second} \quad (2.7.18)$$

Rovnice týkajúce sa hladiny zvukovej expozície sa môžu použiť na určenie hladín udalostí, keď je známy celý časový priebeh $L(t)$. V rámci odporúčanej metodiky modelovania takéto časové priebehy definované nie sú; hladiny expozície udalosti sa vypočítajú sčítaním hodnôt segmentu, čiastočných hladín udalostí, z ktorých každá definuje príspevok jedného, konečného segmentu dráhy letu.

2.7.16. Určenie hladín hlukových udalostí z údajov NPD

Hlavným zdrojom údajov o hluku lietadiel je medzinárodná databáza s údajmi o hluku a výkonnosti lietadiel (ANP). V tabuľkách sú v nej uvedené L_{max} a L_E ako funkcie vzdialenosti šírenia hluku d pre konkrétne typy lietadiel, ich variantov, konfigurácií letu (približovanie, odlet, nastavenie klapiek) a nastavení výkonu P . Vzťahujú sa na rovnomerný let konkrétnou referenčnou rýchlosťou V_{ref} po teoreticky nekonečnej priamej dráhe letu⁽²⁾.

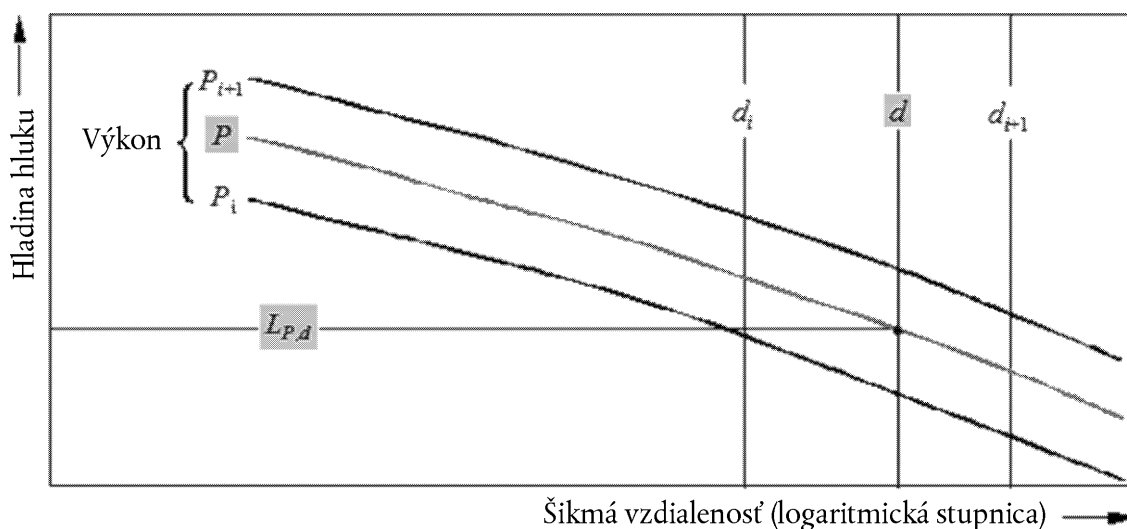
(1) Hodnota „10-dB down“ L_E môže byť až o 0,5 dB nižšie než L_E vyhodnotené počas dlhšieho obdobia. Avšak s výnimkou krátkych šikmých vzdialeností, keď sú hladiny udalostí vysoké, vonkajší environmentálny hluk však často spôsobuje, že dlhšie intervaly merania sa nedajú uplatniť a hodnoty „10-dB down“ sú normou. Keďže štúdie o účinkoch hluku (použitie na „kalibráciu“ izofón) sa takisto opierajú väčšinou o hodnoty „10-dB down“ tabuľky ANP sa považujú za úplne vhodné.

(2) Hoci je pojem nekonečne dlhej dráhy letu dôležitý pre definíciu hladiny zvukovej expozície hlukovej udalosti L_E , je menej dôležitý v prípade maximálnej hladiny udalosti L_{max} , ktorá je určená hlukom šíreným z lietadla v konkrétnej polohe v alebo blízko jeho najbližšieho bodu približovania k pozorovateľovi. Na účely modelovania sa parameter vzdialenosti NPD považuje za minimálnu vzdialenosť medzi pozorovateľom a segmentom.

Sposob, ako sa určujú hodnoty nezávislých premenných P a d , je opísaný ďalej v texte. Pri jednom vyhľadávani so vstupnými hodnotami P a d sú požadovanými výstupnými hodnotami východiskové hladiny $L_{\max}(P, d)$ a/alebo $L_{\text{EX}}(P, d)$ (použiteľné pre nekonečnú dráhu letu). Ak tieto hodnoty pre P a/alebo d nie sú v tabuľke uvedené presne, bude vo všeobecnosti potrebné odhadnúť požadované hladiny hlukovej udalosti interpoláciou. Medzi nastaveniami výkonu uvedenými v tabuľke sa používa lineárna interpolácia, zatiaľ čo medzi vzdialenosťami uvedenými v tabuľke sa používa logaritmická interpolácia (pozri **obrázok 2.7.i**).

Obrázok 2.7.i

Interpolácia v krivkách hluku-výkonu-vzdialenosti



Ak P_i a P_{i+1} sú hodnotami výkonu motora, pre ktoré sa v tabuľkách uvádzajú hladiny hluku v porovnaní s údajmi o vzdialenosti, hladina hluku $L(P)$ v danej vzdialenosti pre stredný výkon P , medzi P_i a P_{i+1} , je stanovená prostredníctvom:

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

Ak pri akomkoľvek nastavení výkonu sú d_i a d_{i+1} vzdialenosťami, pre ktoré sa údaje týkajúce sa hluku uvádzajú v tabuľke, hladina hluku $L(d)$ pre strednú vzdialenosť d medzi d_i a d_{i+1} sa stanoví prostredníctvom

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

Pomocou rovníc (2.7.19) a (2.7.20) je možné získať hladinu hluku $L(P, d)$ pre každé nastavenie výkonu P a akúkoľvek vzdialenosť d , na ktorú sa vzťahuje databáza NPD.

Pokiaľ ide o vzdialenosti d , ktoré sú mimo databázy NPD, použije sa rovnica 2.7.20 na extrapoláciu z posledných dvoch hodnôt, t. j. smerom dovnútra z $L(d_1)$ a $L(d_2)$ alebo smerom von z $L(d_{i-1})$ a $L(d_i)$ kde I je celkový počet bodov NPD na krivke. Preto:

$$\text{Smerom dovnútra:} \quad L(d) = L(d_2) + \frac{L(d_1) - L(d_2)}{\lg d_2 - \lg d_1} \cdot (\lg d_2 - \lg d) \quad (2.7.21)$$

$$\text{Smerom von:} \quad L(d) = L(d_{i-1}) - \frac{L(d_{i-1}) - L(d_i)}{\lg d_i - \lg d_{i-1}} \cdot (\lg d - \lg d_{i-1}) \quad (2.7.22)$$

Keďže sa na krátke vzdialenosti d hladiny hluku v závislosti od skracovania vzdialenosti šírenia zvyšujú veľmi rýchlo, odporúča sa stanoviť pre d , t. j. $d = \max(d, 30 \text{ m})$ spodný limit 30 m.

Impedančná korekcia štandardných údajov NPD

Údaje NPD uvedené v databáze ANP sa normalizujú na špecifické atmosférické podmienky (teplotu 25 °C a tlak 101,325 kPa). Pred uplatnením už opísaných metód interpolácie/extrapolácie sa uskutoční korekcia uvedených štandardných údajov NPD o akustickú impedanciu.

Akustická impedancia súvisí so šírením zvukových vln v akustickom prostredí a je definovaná ako súčin hustoty vzduchu a rýchlosti zvuku. Pre danú akustickú intenzitu (výkon na jednotkovú plochu) vnímanú v určitej vzdialenosti od zdroja závisí súvisiaci akustický tlak (použitý na definovanie metrík SEL a L_{Amax}) od akustickej impedancie vzduchu v mieste merania. Je funkciou teploty, atmosférického tlaku (a nepriamo nadmorskej výšky). Preto je potrebné upraviť štandardné údaje NPD databázy ANP, aby zohľadňovali skutočnú teplotu a tlak v bode príjmu, ktoré sú spravidla odlišné od normalizovaných podmienok údajov ANP.

Impedančná korekcia, ktorá sa má uplatniť na štandardné hladiny NPD, je vyjadrená takto:

$$\Delta_{Impedance} = 10 \cdot \lg \left(\frac{\rho \cdot c}{409,81} \right) \quad (2.7.23)$$

kde:

$\Delta_{Impedancia}$ impedančná korekcia na skutočné atmosférické podmienky v bode príjmu (dB)

$\rho \cdot c$ akustická impedancia (newton · sekundy/m³) vzduchu v bode príjmu (impedancia vzduchu pri referenčných atmosférických podmienkach údajov NPD v databáze ANP je 409,81)

Impedancia $\rho \cdot c$ sa vypočíta takto:

$$\rho \cdot c = 416,86 \cdot \left[\frac{\delta}{\theta^{1/2}} \right] \quad (2.7.24)$$

δ p/p_0 pomer tlaku okolitého vzduchu v nadmorskej výške pozorovateľa a štandardného tlaku vzduchu nad strednou hladinou mora: $p_0 = 101,325$ kPa (alebo 1 013,25 mb)

θ $(T + 273,15)/(T_0 + 273,15)$ pomer teploty vzduchu v nadmorskej výške pozorovateľa a štandardnej teploty vzduchu nad strednou hladinou mora: $T_0 = 15,0$ °C

Korekcia o akustickú impedanciu je zvyčajne menšia ako niekoľko desiatín jedného dB. Treba predovšetkým uviesť, že v štandardných atmosférických podmienkach ($p_0 = 101,325$ kPa a $T_0 = 15,0$ °C) predstavuje korekcia impedancie menej ako 0,1 dB (0,074 dB). Ak však existujú značné rozdiely teploty a atmosférického tlaku oproti referenčným atmosférickým podmienkam údajov NPD, korekcia môže byť výraznejšia.

2.7.17. Všeobecné výrazy

Hladina zvukovej udalosti v segmente L_{seg}

Hodnoty segmentu sa určia uplatnením úprav východiskových hodnôt (nekonečnej dráhy) získaných z údajov NPD. Maximálna hladina hluku z jedného segmentu dráhy letu $L_{max,seg}$ sa dá vo všeobecnosti vyjadriť ako

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

a príspevok z jedného segmentu dráhy letu k L_E ako

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P, d) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta, \ell) + \Delta_F \quad (2.7.26)$$

„Korekčné faktory“ v rovnicach 2.7.25 a 2.7.26 – ktoré sú podrobne opísané v oddiele 2.7.19 – zohľadňujú tieto vplyvy:

- Δ_V *Korekcia doby trvania:* údaje NPD sa vzťahujú na referenčnú rýchlosť letu. Týmto sa upravujú hladiny expozície pri nereferenčných rýchlostiach. (Neuplatňuje sa to na $L_{max,seg}$)
- $\Delta_I(\varphi)$ *Vplyv inštalácie:* opisuje rozdiel v bočnej smerovosti v dôsledku tienenia, refrakcie a odrazu zvuku spôsobeného trupom lietadla, motormi a okolitými prúdovými poľami.
- $\Lambda(\beta, \ell)$ *Laterálny útlm:* je významný pre šírenie zvuku v malých uhloch k povrchu zeme; predstavuje interakciu medzi priamymi a odrazenými zvukovými vlnami (vplyv zeme) a na vplyvy atmosférických nejednotností (spôsobených predovšetkým zemským povrchom), ktoré lámu zvukové vlny počas ich cesty k pozorovateľovi bočným smerom od dráhy letu.
- Δ_F *Korekcia v konečnom segmente (podiel hluku):* zohľadňuje sa ňou konečná dĺžka segmentu, ktorá zjavne prispieva nižšou hlukovou expozíciou ako nekonečná. Uplatňuje sa iba na metriku expozície.

Ak je segment súčasťou rozjazdu lietadla pri vzlete alebo jeho dojazdu po pristávaní a pozorovateľ sa nachádza za pozorovaným segmentom, vykonajú sa osobitné kroky na vyjadrenie výraznej smerovosti hluku prúdového motora, ktorý bol zaznamenaný za lietadlom, ktoré práve vzlieta. Výsledkom týchto osobitných krokov je najmä používanie určitej formy hluku pre hladinu expozície:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P, d) + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta, \ell) + \Delta_{SOR} \quad (2.7.27)$$

$$L_{E,seg} = L_{E\infty}(P, d) + \Delta_V + \Delta_I(\varphi) - \Lambda(\beta, \ell) + \Delta'_F + \Delta_{SOR} \quad (2.7.28)$$

Δ'_F *osobitná forma korekcie segmentu*

Δ_{SOR} *korekcia smerovosti:* zohľadňuje výraznú smerovosť hluku prúdového motora za segmentom rozjazdu/dojazdu

Osobitné zaobchádzanie so segmentmi rozjazdu/dojazdu je opísané v oddiele 2.7.19.

V oddieloch sa opisuje výpočet hladín hluku segmentov.

Hladina hlukovej udalosti L pri pohybe lietadla

Maximálna hladina L_{max} je jednoducho najväčšou z hodnôt segmentu $L_{max,seg}$ (pozri rovnice 2.7.25 a 2.7.27)

$$L_{max} = \max(L_{max,seg}) \quad (2.7.30)$$

kde každá hodnota segmentu je určená z údajov NPD o lietadle pre výkon P a vzdialenosť d . Tieto parametre a podmienky modifikátorov $\Delta_I(\varphi)$ a $\Lambda(\beta, \ell)$ sú vysvetlené nižšie.

Hladina expozície L_E sa vypočíta ako súčet decibelových hodnôt príspevkov $L_{E,seg}$ každého hlukovo významného segmentu jeho dráhy letu, t. j.

$$L_E = 10 \cdot \lg\left(\sum 10^{L_{E,seg}/10}\right) \quad (2.7.31)$$

Tento súčet sa vykonáva postupne vo všetkých segmentoch dráhy letu.

Zostávajúca časť tejto kapitoly je venovaná stanoveniu hladín hluku segmentov $L_{\max, \text{seg}}$ a $L_{E, \text{seg}}$.

2.7.18. Parametre segmentu dráhy letu

Výkon P a vzdialenosť d , pre ktoré sa východiskové hladiny $L_{\max, \text{seg}}(P, d)$ a $L_{E, \text{seg}}(P, d)$ interpolujú z tabuliek NPD, sa stanovujú z geometrických a prevádzkových parametrov, ktoré definujú daný segment. Spôsob, ako sa to robí, je vysvetlený nižšie pomocou ilustrácií roviny obsahujúcej segment a pozorovateľa.

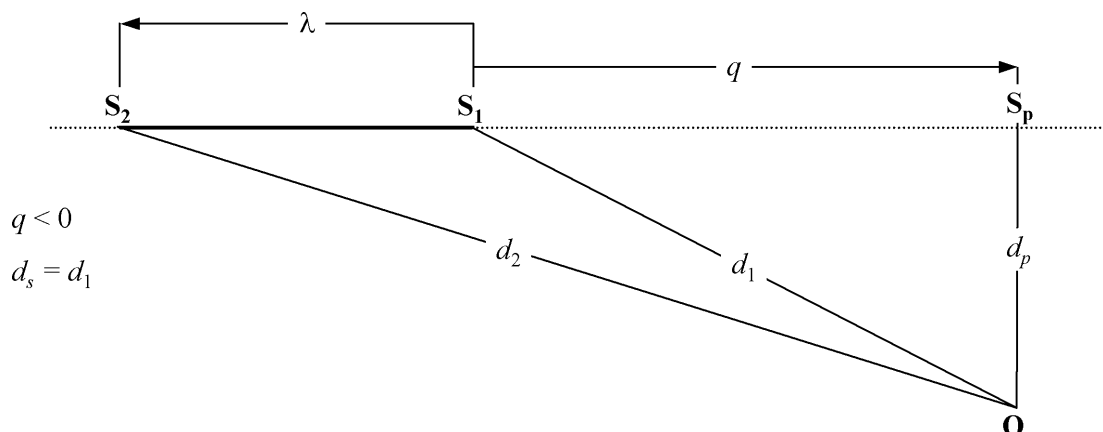
Geometrické parametre

Na **obrázoch 2.7.j až 2.7.l** sú znázornené geometrie zdrojového prijímača v situácii, keď sa pozorovateľ O nachádza a) za, b) vedľa a c) pred segmentom S_1S_2 , keď let smeruje z S_1 do S_2 . V týchto diagramoch:

- O je poloha pozorovateľa,
- S_1, S_2 predstavujú začiatok a koniec segmentu,
- S_p je bod priblíženia, ktorý sa v segmente alebo jeho predĺženej časti nachádza kolmo najbližšie k pozorovateľovi,
- d_1, d_2 sú vzdialenosti medzi začiatkom, koncom segmentu a pozorovateľom,
- d_s je najkratšia vzdialenosť medzi pozorovateľom a segmentom,
- d_p je kolmá vzdialenosť medzi pozorovateľom a predĺženým segmentom *minimálna šikmá vzdialenosť*,
- λ je dĺžka segmentu dráhy letu,
- q je vzdialenosť z S_1 do S_p (záporná, ak sa pozorovateľ nachádza za segmentom).

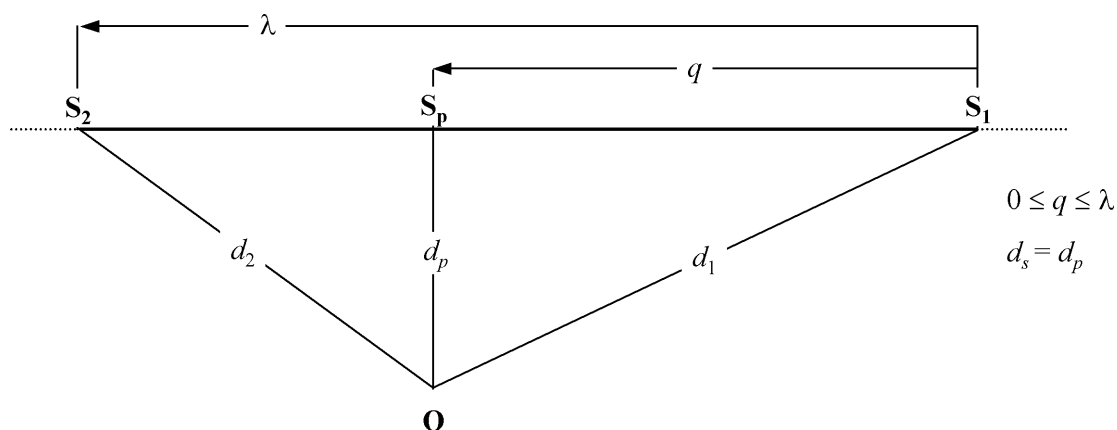
Obrázok 2.7.j

Geometria segmentu dráhy letu, keď sa pozorovateľ nachádza za segmentom



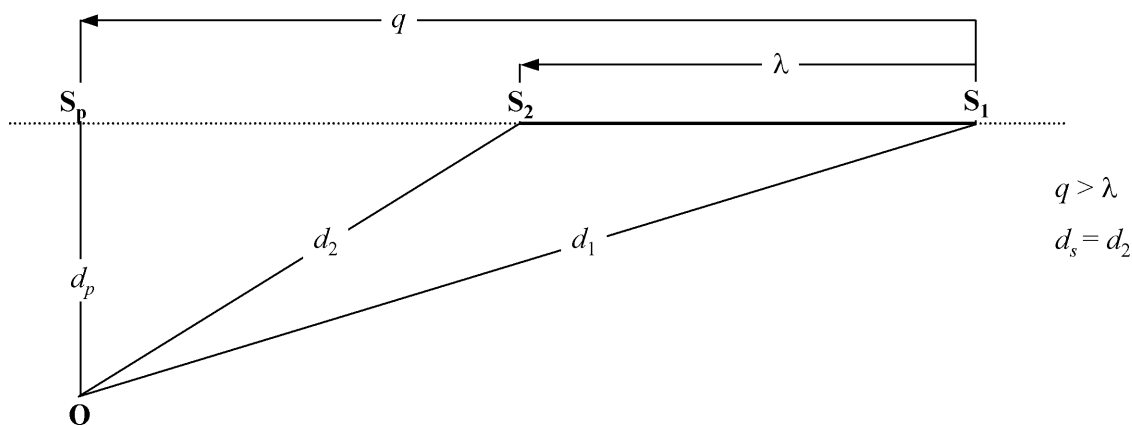
Obrázok 2.7.k

Geometria segmentu dráhy letu, keď sa pozorovateľ nachádza vedľa segmentu



Obrázok 2.7.l

Geometria segmentu dráhy letu, keď sa pozorovateľ nachádza pred segmentom



Segment dráhy letu je znázornený hrubou nepretrúšanou čiarou. Bodkovaná čiara predstavuje *predĺženie dráhy letu*, ktoré sa ťahá do nekonečna v oboch smeroch. V prípade vzdusných segmentov, keď je metrikou udalosti hladina expozície L_E , je parametrom vzdialenosti NPD d vzdialenosť d_p medzi S_p a pozorovateľom, ktorá sa nazýva *minimálna šikmá vzdialenosť* (t. j. kolmá vzdialenosť pozorovateľa od segmentu alebo jeho predĺženej časti, inými slovami, od (hypotetickej) nekonečnej dráhy letu, za ktorej súčasť sa daný segment považuje).

V prípade metriky hladiny expozície, keď sa počas rozjazdu pri vzlete nachádza pozorovateľ za pozemnými segmentmi a počas dojazdu po pristávaní pred pozemnými segmentmi, sa z parametra vzdialenosti NPD d stáva vzdialenosť d_s , najkratšia vzdialenosť pozorovateľa od segmentu (t. j. rovnako ako v prípade metriky maximálnej hladiny).

V prípade metriky maximálnej hladiny parametrom vzdialenosti NPD d je d_s , najkratšia vzdialenosť pozorovateľa od segmentu.

Výkon P v segmente

Údaje NPD uvedené v tabuľkách opisujú hluk lietadla počas rovnomerného priameho letu po nekonečnej dráhe letu, t. j. s konštantným výkonom motora P . Odporúčanou metodikou sa skutočné dráhy letu, na ktorých sa mení rýchlosť a smer, rozdelia na niekoľko konečných segmentov, z ktorých sa každý považuje za súčasť jednotnej nekonečnej dráhy letu, pre ktorú platia údaje NPD. Metodika však stanovuje zmeny výkonu v celej dĺžke segmentu; považuje sa za lineárne meniaci v závislosti od odstupe medzi P_1 na jeho začiatku a P_2 na jeho konci. Preto je nevyhnutné definovať ekvivalentnú stálu hodnotu P segmentu. Je ňou hodnota v bode v rámci segmentu, ktorý je najbližšie k pozorovateľovi. Ak sa pozorovateľ nachádza vedľa segmentu (obrázok 2.7.k), získa sa interpoláciou podľa rovnice 2.7.8 medzi koncovými hodnotami, t. j.

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

Ak sa pozorovateľ nachádza za alebo pred segmentom, ide o hodnotu na najbližšom koncovom bode, P_1 alebo P_2 .

2.7.19. Korekčné faktory pre hladiny hlukových udalostí v segmente

Údaje NPD definujú hladiny hlukovej udalosti ako funkciu vzdialenosti kolmo pod idealizovanou priamou vodorovnou dráhou s nekonečnou dĺžkou, po ktorej letí lietadlo s konštantným výkonom stanovenu referenčnou rýchlosťou⁽¹⁾. Hladina udalosti interpolovaná z tabuľky NPD pre určité nastavenie výkonu a šikmú vzdialenosť je preto opísaná ako *východisková hladina*. Vzťahuje sa na nekonečnú dráhu letu a je potrebné ju opraviť, aby sa zohľadnili vplyvy (1) nereferenčnej rýchlosti, (2) vplyvy inštalácie motora (bočná smerovosť), (3) laterálneho útlmu, (4) dĺžky konečného segmentu a (5) pozdĺžnej smerovosti za začiatkom rozjazdu pri vzlete – pozri rovnice 2.7.25 a 2.7.26.

Korekcia trvania ΔV (iba pre hladiny expozície LE)

Touto korekciou⁽²⁾ sa zohľadňuje zmena hladín expozície, ak je skutočná traťová rýchlosť segmentu odlišná od referenčnej rýchlosti lietadla V_{ref} , na ktorú sa vzťahujú východiskové údaje NPD. Rovnako ako výkon motora sa mení aj rýchlosť pozdĺž segmentu (traťová rýchlosť sa mení z V_1 na V_2) a je potrebné definovať ekvivalentnú rýchlosť segmentu V_{seg} , pričom treba pamätať na to, že segment je naklonený k zemi; t. j.

$$V_{seg} = V / \cos \gamma \quad (2.7.32)$$

kde V v tomto prípade označuje ekvivalentnú traťovú rýchlosť v rámci segmentu (pre informáciu pozri rovnicu B-22, ktorá vyjadruje V z hľadiska kalibrovannej vzdušnej rýchlosti, V_c a

$$\gamma = \tan^{-1} \left(\frac{z_2 - z_1}{s_2 - s_1} \right) \quad (2.7.33)$$

Pokiaľ ide o vzdušné segmenty, V je traťová rýchlosť v najbližšom bode priblíženia S – interpolovaná medzi hodnotami v koncových bodoch, pričom sa predpokladá, že sa mení lineárne v závislosti od času; t. j. ak sa pozorovateľ nachádza vedľa segmentu:

$$V = \sqrt{V_1^2 + \frac{q}{\lambda} \cdot (V_2^2 - V_1^2)} \quad (2.7.34)$$

(¹) Špecifikácie NPD si vyžadujú, aby boli údaje založené na meraniach konštantného *priameho* letu, nie nevyhnutne vodorovného; na vytvorenie potrebných letových podmienok sa môže dráha letu lietadla, ktorá sa podrobuje skúške, nakloniť tak, aby dosiahla horizontálnu úroveň. Ako sa však uvádza nižšie, naklonené dráhy spôsobujú ťažkosti pri výpočtoch a, keď sa údaje používajú na modelovanie, je vhodné znázorniť zdrojové dráhy ako priame aj vodorovné.

(²) Toto je známe ako *korekcia trvania*, pretože sa tým zohľadňujú vplyvy *rýchlosti* lietadla na trvanie zvukovej udalosti – uplatnením jednoduchého predpokladu, že pri ostatných rovnakých okolnostiach, je trvanie, a teda prijatá akustická energia udalosti, nepriamo úmerná rýchlosti zdroja.

Ak sa pozorovateľ nachádza za alebo pred segmentom, ide o hodnotu na najbližšom koncovom bode, V_1 alebo V_2 .

V prípade segmentov vzletovej a pristávacej dráhy (časti rozjazdu pri vzlete alebo dojazdu lietadla po pristávaní, pre ktoré $\gamma = 0$) je V_{seg} jednoducho priemerom začiatkových a koncových rýchlostí segmentu; t. j.

$$V_{seg} = (V_1 + V_2)/2 \quad (2.7.35)$$

V každom z týchto prípadov je potom dodatočná korekcia trvania

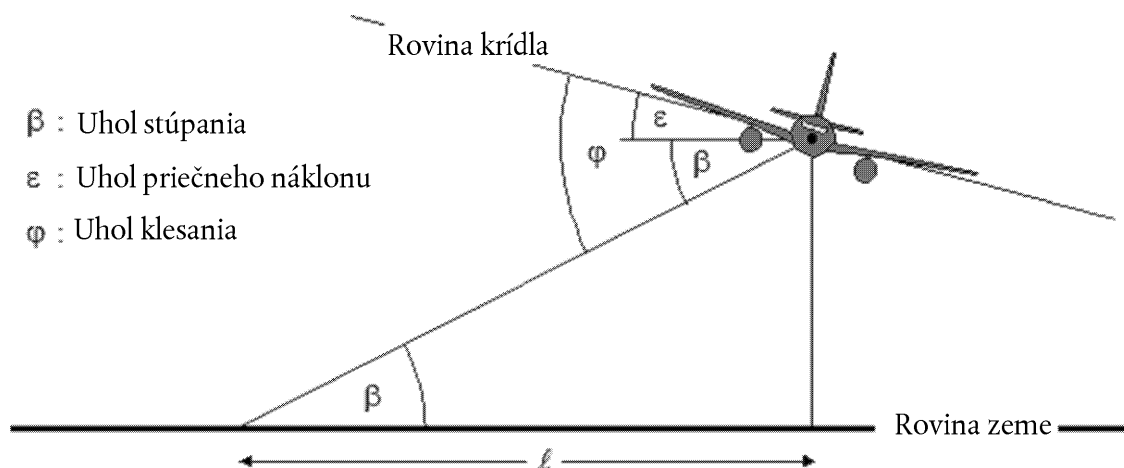
$$\Delta_V = 10 \cdot \lg(V_{ref}/V_{seg}) \quad (2.7.36)$$

Geometria šírenia zvuku

Obrázok 2.7.1 znázorňuje základnú geometriu v rovine normálovej voči dráhe letu lietadla. Základná línia je priesečníkom normálovej roviny a vodorovnej roviny zeme. (Ak je dráha letu vodorovná, základná línia je koncovým pohľadom roviny zeme) Lietadlo sa priečne nakláňa pod uhlom ε meraným proti smeru hodinových ručičiek nad jeho pozdĺžnou osou, okolo ktorej sa pohybuje, (t. j. naklonenie krídla na pravom boku je vyššie). Preto je kladný, ak ide o otáčanie doľava, a záporný v prípade otáčania vpravo.

Obrázok 2.7.m

Uhly lietadlo-pozorovateľ v rovine normálovej voči dráhe letu



- Uhol stúpania β (0 až 90°) medzi priamou cestou šírenia zvuku a vodorovnou líniou zeme⁽¹⁾ spolu so sklonom dráhy letu a laterálnym posunom ℓ pozorovateľa od priemetu dráhy na zemský povrch určuje laterálny útlm.
- Uhol klesania φ medzi krídlom a cestou šírenia zvuku určuje vplyvy inštalácie motora. Pokiaľ ide o dohodu týkajúcu sa uhla priečného náklonu $\varphi = \beta \pm \varepsilon$ znamienko je kladné pre pozorovateľov na pravom boku (vpravo) a záporné pre pozorovateľov na ľavom boku (vľavo).

⁽¹⁾ V prípade nerovného terénu môže mať uhol stúpania rôzne definície. Tu je definovaný výškou lietadla nad pozorovacím bodom a šikmou vzdialenosťou – zanedbáva sa teda pritom sklon miestneho terénu, ako aj prekážky na ceste šírenia zvuku (pozri oddiely 2.7.6 a 2.7.10). V prípade, že v dôsledku stúpania terénu sa bod príjmu nachádza nad lietadlom, uhol stúpania β sa nastaví na nulu.

Korekcia inštalácie motora ΔI

Lietadlo je počas letu komplexným zdrojom zvuku. Komplexnými zdrojmi sú v svojej podstate nielen motor (a trup lietadla), ale aj konfigurácia trupu lietadla, najmä umiestnenie motorov, vplyvy charakteristík vyžarovania hluku počas odrazu, refrakcie a rozptylu prostredníctvom pevných povrchov a v aerodynamických prúdových poliach. Výsledkom je nejednotná smerovosť zvuku vyžiareného laterálne vzhľadom na os pohybu lietadla, okolo ktorej sa lietadlo pohybuje, ktorá sa v tomto dokumente nazýva *bočná smerovosť*.

Existujú značné rozdiely medzi bočnou smerovosťou lietadla s motormi upevnenými na trupe a lietadla s motormi upevnenými na krídlach, a dajú sa vyjadriť takto:

$$\Delta_I(\varphi) = 10 \cdot \lg \left[\frac{(a \cdot \cos^2 \varphi + \sin^2 \varphi)^b}{(c \cdot \sin^2 2\varphi + \cos^2 2\varphi)} \right] \quad \text{dB} \quad (2.7.37)$$

kde: $\Delta_I(\varphi)$ je korekcia, v dB, pri uhle klesania φ (pozri **obrázok 2.7.m**) a

$$a = 0,00384, \quad b = 0,0621, \quad c = 0,8786 \quad \text{pre motory upevnené na krídlach a}$$

$$a = 0,1225, \quad b = 0,3290, \quad c = 1 \quad \text{pre motory upevnené na trupe.}$$

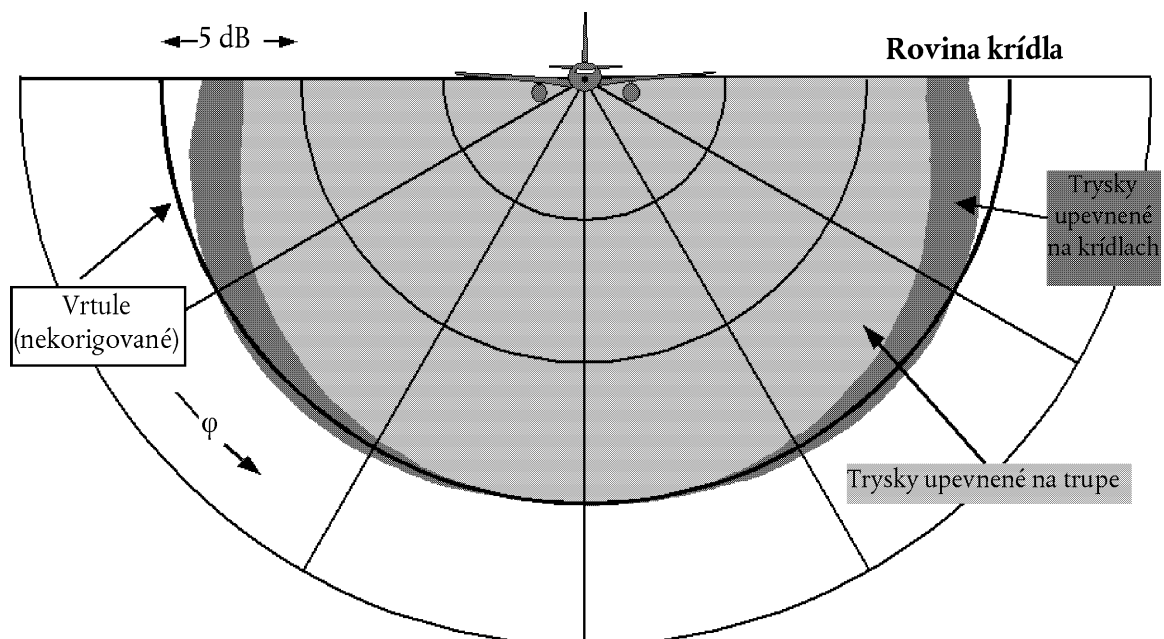
Pokiaľ ide o vrtuľové lietadlo, rozdiely v smerovosti sú zanedbateľné a môže sa predpokladať, že

$$\Delta_I(\varphi) = 0 \quad (2.7.38)$$

Na **obrázku 2.7.n** sú znázornené rozdiely $\Delta_I(\varphi)$ okolo pozdĺžnej osi, okolo ktorej sa lietadlo pohybuje, pre tri spôsoby inštalácie motora. Tieto empirické vzťahy boli odvodené združením SAE z experimentálnych meraní vykonaných najmä pod krídlom. Kým nebudú analyzované údaje týkajúce sa priestoru nad krídlom, odporúča sa, aby pre záporné φ , $\Delta_I(\varphi) = \Delta_I(0)$ pre všetky spôsoby inštalácie motora.

Obrázok 2.7.n

Bočná smerovosť vplyvov inštalácie motorov



Predpokladá sa, že $\Delta_r(\varphi)$ je dvojrozmerná; t. j. nezávisí od žiadneho iného parametra – a najmä, že sa nemení v závislosti od pozdĺžnej vzdialenosti pozorovateľa od lietadla. Znamená to, že *uhol stúpania* β pre $\Delta_r(\varphi)$ je definovaný ako $\beta = \tan^{-1}(z/\ell)$. Je to pre pohodlné modelovanie, pokiaľ nebude existovať lepšie pochopenie mechanizmov; v skutočnosti musia byť vplyvy inštalácie v zásade trojrozmerné. Napriek tomu je dvojrozmerný model odôvodnený tým, že pri hladinách udalostí prevláda hluk vyžarovaný bočným smerom z najbližšieho segmentu.

Laterálny útlm $\Lambda(\beta, \ell)$ (nekonečná dráha letu)

Hladiny udalostí v tabuľke NPD sa vzťahujú na rovnomerný vodorovný let a spravidla sa zakladajú na meraniach vykonaných 1,2 m nad mäkkým rovným terénom pod lietadlom; parameter vzdialenosti je vlastne výška nad povrchom. Predpokladá sa, že akýkoľvek vplyv povrchu na hladinu udalosti pod lietadlom, ktorý by mohol spôsobiť rozdiel hodnôt uvedených v tabuľkách a hodnôt v prípade voľného poľa ⁽¹⁾, je v týchto údajoch obsiahnutý (t. j. vyplýva zo závislosti tvaru hladiny vo vzťahu k vzdialenosti).

Na strane dráhy letu je parameter vzdialenosti minimálna šikmá vzdialenosť – dĺžka kolmice z prijímača na dráhu letu. Hladina hluku bude spravidla pri každej laterálnej pozícii nižšia než pri rovnakej vzdialenosti tesne pod lietadlom. Okrem už uvedenej *bočnej smerovosti* alebo „vplyvov inštalácie“ je to v dôsledku nadmerného *laterálneho útlmu*, ktorý spôsobuje, že hladina hluku klesá v závislosti od vzdialenosti znižuje rýchlejšie než znázorňujú krivky NPD. Predchádzajúcu široko používanú metódu modelovania laterálneho šírenia hluku lietadla vypracovala spoločnosť Society of Automotive Engineers (SAE) v dokumente AIR-1751 a algoritmy opísané nižšie sú založené na zlepšeniach, ktoré v súčasnosti SAE odporúča v dokumente AIR-5662. Laterálny útlm je účinkom odrazu a je dôsledkom interferencie priamo vyžarovaného zvuku a zvuku odrazeného od povrchu. Závisí od vlastností povrchu a môže viesť k významným zníženiam zaznamenaných hladín zvuku pri malých uhloch stúpania. Je tiež veľmi výrazne ovplyvnený zvukovou refrakciou, konštantnou a nekonštantnou, spôsobenou veternými a teplotnými gradientmi a turbulenciou, ktoré sa dajú pripísať prítomnosti povrchu ⁽²⁾. Mechanizmus odrazu od povrchu je dobre známy a pokiaľ ide o jednotné atmosférické a povrchové podmienky, môže sa teoreticky opísať s určitou presnosťou. Atmosférické a povrchové nerovnomernosti – ktoré sa nedajú jednoducho teoreticky analyzovať – však majú závažný vplyv na účinok odrazu, pričom ho spravidla „rozširia“ do vyšších uhlov stúpania; teória má teda obmedzenú uplatniteľnosť. Činnosť združenia SAE zameraná na lepšie porozumenie účinkov povrchu pokračuje a očakáva sa, že jej výsledkom budú lepšie modely. Dovtedy sa odporúča používať nižšie uvedené metodiku opísanú v dokumente AIR-5662 na výpočet laterálneho útlmu. Obmedzuje sa na prípad šírenia zvuku nad mäkkým rovným terénom, ktorý je vhodný pre veľkú väčšinu civilných letísk. Na úpravách, ktorými by sa zohľadnili účinky tvrdého povrchu terénu (alebo, čo je akusticky ekvivalentné, vody) sa stále pracuje.

Táto metodika je založená na veľkom množstve experimentálnych údajov týkajúcich sa šírenia zvuku z lietadla s motormi upevnenými na trupe počas priameho (bez otáčania) rovnomerného vodorovného letu uvedených pôvodne v dokumente AIR-1751. Údaje sa analyzovali s predpokladom, že v prípade horizontálneho letu závisí laterálny útlm vzduch-zem od i) uhla stúpania β nameraného vo vertikálnej rovine a ii) laterálneho posunu od trate lietadla ℓ , s cieľom získať empirickú funkciu *celkovej laterálnej korekcie* $\Lambda_T(\beta, \ell)$ (= laterálna hladina udalosti mínus hladina hluku pri rovnakej vzdialenosti pod lietadlom).

Keďže termín $\Lambda_T(\beta, \ell)$ zohľadňuje bočnú smerovosť, ako aj laterálny útlm, laterálny útlm je možné vyňať odčítaním. V prípade opisu bočnej smerovosti rovnicou 2.7.37, s koeficientmi pre motory upevnené na trupe lietadla a s φ nahradeným β (pre prípad letu bez otáčania), je laterálny útlm:

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

kde: β a ℓ sú namerané podľa **obrázku 2.7.m** v rovine normálovej voči nekonečnej dráhe letu, ktorá je počas vodorovného letu takisto vertikálna.

⁽¹⁾ Hladina „voľného poľa“ je hladina, ktorá by bola zaznamenaná v prípade, keby tam neexistoval zemský povrch.

⁽²⁾ Veterné a teplotné gradienty a turbulencia závisia čiastočne od drsnosti povrchu a jeho vlastností prenosu tepla povrchu.

Hoci $\Lambda(\beta, \ell)$ by sa mohol vypočítať priamo pomocou rovnice 2.7.39 s hodnotou $\Lambda_T(\beta, \ell)$ prevzatou z dokumentu AIR-1751, odporúča sa efektívnejší vzťah. Ide o túto empirickú aproximáciu upravenú z dokumentu AIR-5662:

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

kde: $\Gamma(\ell)$ je vzdialenostný faktor daný

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

$$\Gamma(\ell) = 1 \quad \text{Pre } \ell > 914 \text{ m} \quad (2.7.42)$$

a $\Lambda(\beta)$ je diaľkový laterálny útlm vzduch-zem daný takto

$$\Lambda(\beta) = 1,137 - 0,0229\beta + 9,72 \cdot \exp(-0,142\beta) \quad \text{pre } 0^\circ \leq \beta \leq 50^\circ \quad (2.7.43)$$

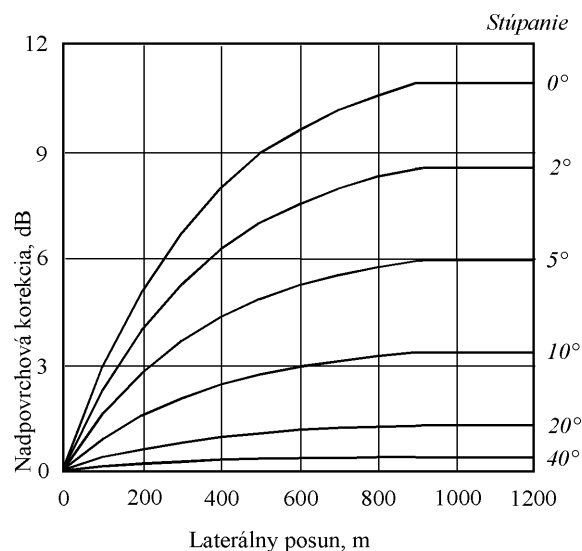
$$\Lambda(\beta) = 0 \quad \text{pre } 50^\circ \leq \beta \leq 90^\circ \quad (2.7.44)$$

Grafické vyjadrenie laterálneho útlmu $\Lambda(\beta, \ell)$, rovnica 2.7.40, o ktorej sa predpokladá, že platí pre všetky lietadlá, vrtuľové lietadlá, ako aj lietadlá s motormi upevnenými na trupe a prúdové lietadlá s motormi upevnenými na krídlach, sa nachádza na **obrázku 2.7.o**.

Za určitých podmienok (daných terénom) je možné, že β je nižší ako nula. V takýchto prípadoch sa odporúča, aby $\Lambda(\beta) = 10,57$.

Obrázok 2.7.o

Zmena laterálneho útlmu $\Lambda(\beta, \ell)$ v závislosti od uhla stúpania a vzdialenosti



Laterálny útlm konečného segmentu

Rovnice 2.7.41 až 2.7.44 opisujú laterálny útlm $\Lambda(\beta, \ell)$ zvuku vyžarovaného na pozorovateľa z letúna pri rovnomernom lete pozdĺž nekonečnej vodorovnej dráhy letu. Pri ich uplatňovaní na konečné segmenty dráhy, ktoré nie sú vodorovné, sa útlm zvuku musí vypočítať pre *ekvivalentnú* vodorovnú dráhu – keďže najbližší bod jedného predĺženia nakloneného segmentu (ktorý v určitom bode pretína povrch zeme) spravidla neposkytuje vhodný uhol stúpania β .

Stanovenie laterálneho útlmu v konečných segmentoch sa výrazne odlišuje pre metriky L_{max} a L_E . Maximálne hladiny v segmente L_{max} sú stanovené z údajov NPD ako funkcia vzdialenosti šírenia d od najbližšieho bodu v segmente. Nie sú potrebné žiadne korekcie na to, aby sa zohľadnili rozmery segmentu. Rovnako sa predpokladá, že laterálny útlm L_{max} závisí iba od uhla stúpania a vzdialenosti zeme od toho istého bodu. Preto sú potrebné iba súradnice tohto bodu. Pre L_E je však postup komplikovanejší.

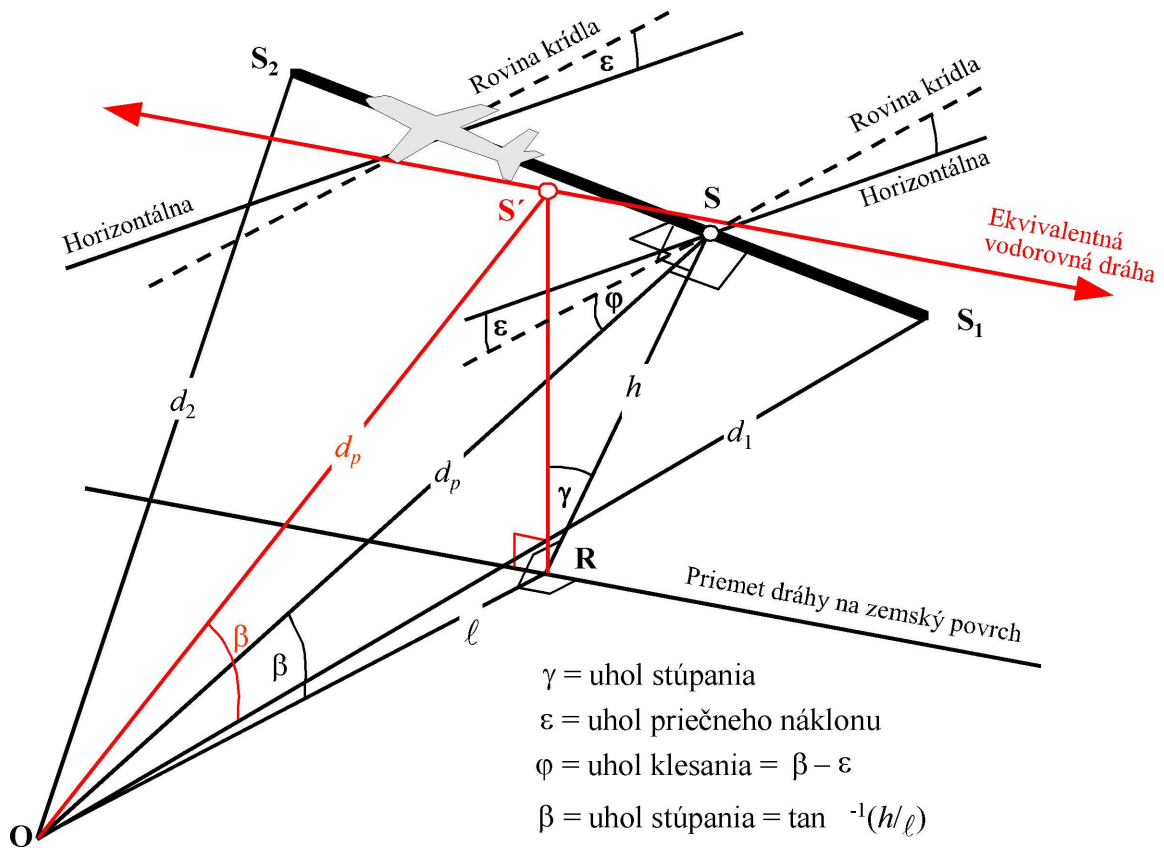
Východisková hladina udalosti $L_E(P,d)$, ktorá je stanovená z údajov NPD, aj napriek tomu, že ide o parametre konečných segmentov, sa uplatní na nekonečnú dráhu letu. Hladina expozície udalosti v segmente, $L_{E,seg}$, je samozrejme nižšia ako východisková hladina – o množstvo korekcie v konečnom segmente stanovenej v oddiele 2.7.19. Táto korekcia, ktorá je funkciou geometrie trojuholníkov OS_1S_2 na **obrázkoch 2.7.j až 2.7.1**, definuje, aký podiel celkovej akustickej energie nekonečnej dráhy vyžiarenej na O pochádza zo segmentu; rovnaká korekcia sa uplatňuje bez ohľadu na to, či existuje laterálny útlm. Ale každý laterálny útlm sa musí vypočítať pre nekonečnú dráhu letu, t. j. ako funkcia jeho posunu a výšky, a nie ako funkcia posunu a výšky pre konečné segmenty.

Po započítaní korekcií Δ_v a Δ_i a odpočítaní laterálneho útlmu $\Lambda(\beta,\ell)$ od východiskovej hladiny NPD sa získa upravená hladina hlukovej udalosti ekvivalentného rovnomerného vodorovného letu na príľahlej nekonečnej priamej dráhe. Ale modelované skutočné segmenty dráhy letu, ktoré ovplyvňujú izofóny, sú zriedkakedy vodorovné; lietadlá zvyčajne stúpajú alebo klesajú.

Na **obrázku 2.7.p** je znázornený odletový segment S_1S_2 – lietadlo stúpa v určitom uhle γ – kritériá sú však veľmi podobné aj v prípade priletu. Zvyšná časť „skutočnej“ dráhy letu sa neukazuje; stačí uviesť, že S_1S_2 predstavuje iba časť celej dráhy (ktorá býva zvyčajne zakrivená). V tomto prípade sa pozorovateľ O nachádza vedľa segmentu a na jeho ľavej strane. Lietadlo sa nakláňa (proti smeru hodinových ručičiek nad dráhou letu) pod uhlom ε , ktorý zvierá s laterálnou horizontálnou osou. Uhol klesania φ roviny krídla, ktorého funkciou je vplyv inštalácie Δ_l (rovnicu 2.7.39), sa nachádza v rovine normálovej voči dráhe letu, v ktorej je definovaný ε . Výraz $\varphi = \beta - \varepsilon$ kde $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ a ℓ je kolmá vzdialenosť OR pozorovateľa k priemetu dráhy na zemský povrch; t. j. laterálny posun pozorovateľa⁽¹⁾. Bod najbližšieho priblíženia letúna k pozorovateľovi, S , je definovaný kolmou vzdialenosťou OS , s dĺžkou (šikmej vzdialenosti) d_p . Trojuholník OS_1S_2 sa zhoduje s **obrázkom 2.7.k**, geometria na výpočet korekcie v segmente Δ_p .

Obrázok 2.7.p

Pozorovateľ vedľa segmentu



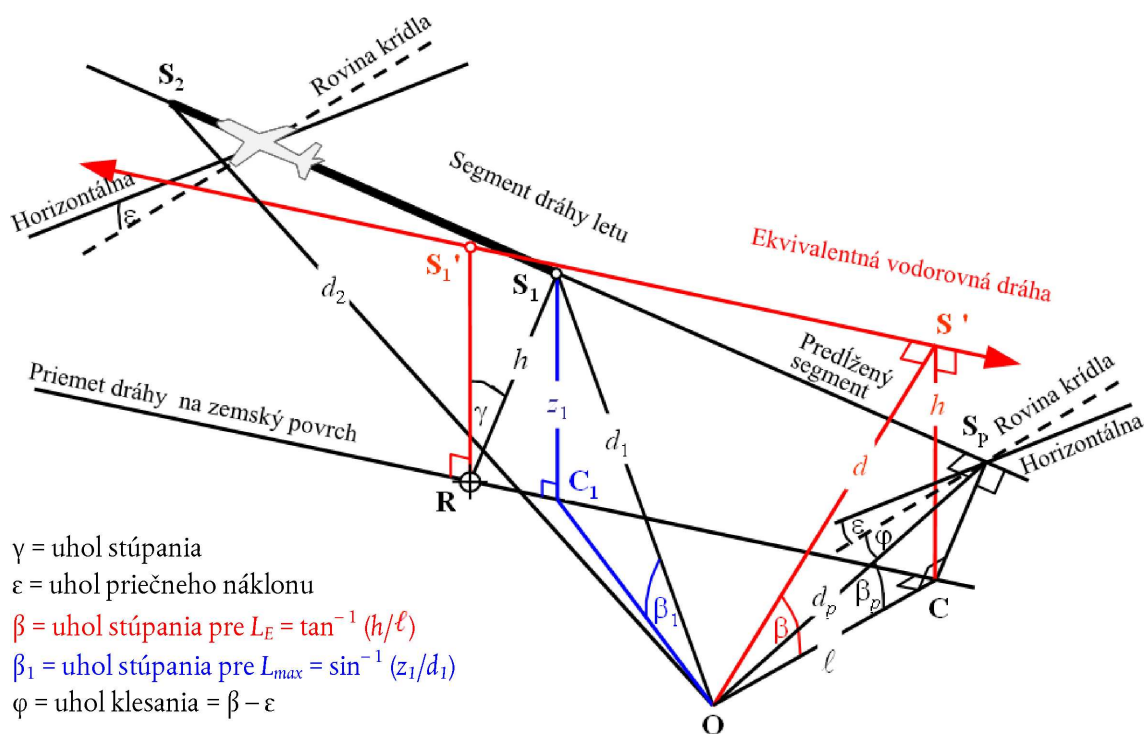
Na výpočet laterálneho útlmu s použitím rovnice 2.7.40 (kde β sa meria vo vertikálnej rovine), sa *ekvivalentná vodorovná dráha letu* definuje vo vertikálnej rovine prostredníctvom S_1S_2 a s tou istou kolmou vzdialenosťou d_p od pozorovateľa. Znázornené to je rotáciou trojuholníka ORS , a jeho dráhou letu nad OR (pozri **obrázok 2.7.p**) v uhle γ čím sa vytvára trojuholník ORS' . Uhol stúpania tejto rovnocennej vodorovnej dráhy letu (teraz vo vertikálnej rovine) je $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ (ℓ sa nemení). V tomto prípade, keď sa pozorovateľ nachádza vedľa segmentu, je laterálny útlm $\Lambda(\beta, \ell)$ rovnaký pre metriku L_E , ako aj pre metriku L_{max} .

⁽¹⁾ Pre pozorovateľa, ktorý sa nachádza napravo od segmentu by φ bolo $\beta + \varepsilon$ (pozri 2.7.19).

Na **obrázku 2.7.q** je znázornená situácia, keď sa pozorovateľský bod **O** nachádza za *konečným segmentom*, a nie vedľa neho. V tomto prípade sa segment pozoruje ako vzdialenejšia časť nekonečnej dráhy; kolmica môže smerovať iba k bodu **S_p** na jeho predĺženej časti. Trojuholník **OS₁S₂** zodpovedá **obrázku 2.7.j**, ktorý definuje korekciu v segmente Δ_r . V tomto prípade však parametre bočnej smerovosti a laterálneho útlmu nie sú až také zrejmé.

Obrázok 2.7.q

Pozorovateľ za segmentom



Uvedomujúc si, že na účely modelovania je bočná smerovosť (vplyv inštalácie) dvojrozmerná, definovanie uhla klesania ϕ sa stále meria bočne od roviny krídla lietadla. (Východisková hladina udalosti je stále tá hladina, ktorú vytvorilo lietadlo letiace po nekonečnej dráhe letu, ktorú predstavuje predĺžený segment.) Preto sa uhol klesania stanovuje pri najbližšom bode priblíženia, t. j. $\phi = \beta_p - \epsilon$ kde β_p je uhol S_pOC .

Pre metriky maximálnej hladiny sa parameter vzdialenosti NPD považuje za najkratšiu vzdialenosť od segmentu, t. j. $d = d_1$. Pre metriky hladiny expozície, je to najkratšia vzdialenosť d_p od **O** po **S_p** na predĺženej časti dráhy letu; t. j. hladina interpolovaná z tabuľky NPD je $L_{E_{\infty}}(P_1, d_p)$.

Geometrické parametre laterálneho útlmu sa líšia aj v prípade výpočtov maximálnej hladiny hluku a hladiny expozície hluku. Pre metriky *maximálnej hladiny* sa korekcia $\Lambda(\beta, \ell)$ vypočíta rovnicou 2.7.40 s $\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1)$ a $\ell = OC_1 = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$ kde β_1 a d_1 sú definované trojuholníkom OC_1S_1 vo vertikálnej rovine prostredníctvom **O** a **S₁**.

Keď sa počíta laterálny útlm iba vo vzdušných segmentoch a pre metriky *hladiny expozície hluku*, ℓ zostáva najkratším laterálnym posunom v predĺženej časti segmentu (**OC**). Na stanovenie vhodnej hodnoty β je však zase potrebné znázorniť (nekonečnú) *ekvivalentnú vodorovnú dráhu letu*, za ktorej súčasť sa daný segment považuje. Prechádza cez **S₁'**, výška h nad povrchom, kde h sa rovná dĺžke kolmice **RS₁** prechádzajúcej od priemetu dráhy na zemský povrch k segmentu v kolmom smere. Zodpovedá to rotácii skutočnej predĺženej dráhy letu v uhle γ okolo bodu **R** (pozri **obrázok 2.7.q**). Pokiaľ sa **R** nachádza na kolmici prechádzajúcej cez **S₁**, bod v segmente, ktorý je najbližšie k **O**, je tvorba ekvivalentnej dráhy letu rovnaká ako v prípade, keď sa **O** nachádza vedľa segmentu.

Bod najbližšieho priblíženia ekvivalentnej vodorovnej dráhy k pozorovateľovi \mathbf{O} je \mathbf{S}' , šikmá vzdialenosť d , takže takto vytvorený trojuholník \mathbf{OCS}' vo vertikálnej rovine potom definuje uhol stúpania $\beta = \cos^{-1}(\ell/d)$. Hoci sa môže zdať, že táto transformácia je dosť zložitá, je potrebné poznamenať, že geometria východiskového zdroja (definovaná prostredníctvom d_1 , d_2 a φ) zostáva nedotknutá, zvuk vychádzajúci zo segmentu k pozorovateľovi je jednoducho taký, aký by bol, keby sa počas celého letu po nekonečne predĺženom naklonenom segmente (ktorého súčasťou je segment na účely modelovania) letelo konštantnou rýchlosťou V a s konštantným výkonom P_1 . Na druhej strane, laterálny útlm zvuku zo segmentu prijatého pozorovateľom nesúvisí s β_p uhlom stúpania predĺženej dráhy, ale s β , uhlom stúpania ekvivalentnej vodorovnej dráhy.

Prípade, keď sa pozorovateľ nachádza pred segmentom nie je opísaný osobitne; je však zrejmé, že ide v podstate o to isté ako v prípade pozorovateľa nachádzajúceho sa za segmentom.

V prípade metrík hladín expozície, keď sa pozorovateľ počas rozjazdu pri vzlete nachádza za pozemným segmentom a počas dojazdu po pristávaní pred pozemným segmentom, sa hodnota β stáva rovnakou ako v prípade metrík maximálnej hladiny, t. j. $\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1)$ a $\ell = OC_1 = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$

Korekcia v konečnom segmente Δ_F (iba pre hladiny expozície L_E)

Upravená východisková hladina hlukovej expozície súvisí s lietadlom v kontinuálnom priamom rovnomernom lete (aj keď s uhlom priečného náklonu ε , ktorý nezodpovedá priamemu letu). Uplatnením (zápornej) korekcie v konečnom segmente $\Delta_F = 10 \times \lg(F)$, kde F je podiel energie, sa ďalej upravuje hladina na takú, aká by bola, keby lietadlo letelo iba cez konečný segment (alebo keby až do konca nekonečnej dráhy letu vôbec nevydávalo zvuk).

Pojem podielu energie zahŕňa výraznú pozdĺžnu smerovosť hluku lietadla a uhol, v ktorom sa nachádza segment z hľadiska pozorovateľa. Napriek tomu, že postupy, ktoré spôsobujú smerovosť sú veľmi zložitú, zo štúdií vyplýva, že výsledné izofóny sú dosť necitlivé na predpokladané presné smerové charakteristiky. Vyjadrenie Δ_F uvedené nižšie sa zakladá na štvornásobnom 90-stupňovom dipólovom modeli akustického vyžarovania. Predpokladá sa, že nie je ovplyvnený bočnou smerovosťou ani laterálnym útlmom. Spôsob odvodenia uvedenej korekcie je podrobne opísaný v **odstavci E**.

Podiel energie F je funkcia trojuholníka „zorného poľa“ $\mathbf{OS}_1\mathbf{S}_2$ definovaného na **obrázku 2.7.j až 2.7.l**, takže:

$$\Delta_F = 10 \cdot \lg \left[\frac{1}{\pi} \left(\frac{\alpha_2}{1 + \alpha_2^2} + \arctan \alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1 + \alpha_1^2} - \arctan \alpha_1 \right) \right] \quad (2.7.45)$$

s

$$\alpha_1 = -\frac{q}{d_\lambda}; \quad \alpha_2 = -\frac{q - \lambda}{d_\lambda}; \quad d_\lambda = d_0 \cdot 10^{[L_{E\infty}(P, d_p) - L_{\max}(P, d_p)]/10}; \quad d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_0.$$

kde d_λ označuje „kótovanú vzdialenosť“ (pozri **odstavok E**). Je potrebné upozorniť, že $L_{\max}(P, d_p)$ je maximálna hladina hluku pre kolmú vzdialenosť d_p , získaná z údajov NPD, a NIE segmentu L_{\max} .

Odporúča sa uplatniť nižší limit – 150 dB na Δ_F .

V konkrétnom prípade, keď sa pozorovateľ nachádza za každým segmentom rozjazdu pri vzlete a každým segmentom dojazdu lietadla po pristávaní, sa používa znížená forma čiastočného hluku vyjadrená v rovnici 2.7.45, ktorá zodpovedá konkrétnemu prípadu $q = 0$. Vypočíta sa použitím

$$\Delta_F = 10 \log_{10} \left[(1/\pi) [\alpha_2/(1 + \alpha_2^2) + \tan^{-1} \alpha_2] 10^{\Delta_{SOR}/10} \right] \quad (2.7.46)$$

kde: $\alpha_2 = 1/d_1$ a Δ_{SOR} je funkcia smerovosti začiatku rozjazdu definovaná rovnicami 2.7.51 a 2.7.52.

Zdôvodnenie používania tejto konkrétnej formy čiastočného hluku je uvedené v ďalšom oddiele ako súčasť metódy uplatňovania smerovosti začiatku rozjazdu.

Špecifické postupy týkajúce sa segmentov rozjazdu a dojazdu lietadiel vrátane funkcie smerovosti začiatku rozjazdu Δ_{SOR}

V prípade segmentov rozjazdu pri vzlete a dojazdu po pristávaní sa uplatňujú špecifické postupy, ktoré sú opísané ďalej v texte.

Funkcia smerovosti na začiatku rozjazdu Δ_{SOR}

Hluk prúdových lietadiel – najmä tých, ktoré sú vybavené motormi s nižším obtokovým pomerom – vykazuje diagram vyžarovania v lalokoch v dozadu zakrivenom oblúku, ktorý je charakteristický pre hluk výfuku prúdového lietadla. Tento diagram je tým výraznejší, čím vyššia je rýchlosť prúdenia vzduchu a čím nižšia je rýchlosť lietadla. Toto má osobitný význam v prípade, keď sa pozorovateľ nachádza za začiatkom rozjazdu, keď sú splnené obidve podmienky. Tento účinok sa zohľadňuje funkciou smerovosti Δ_{SOR} .

Funkcia Δ_{SOR} odvodená z viacerých sérií merania hluku pomocou mikrofónov umiestnených adekvátne za začiatkom rozjazdu odlietajúceho prúdového lietadla alebo z jeho bočnej strany.

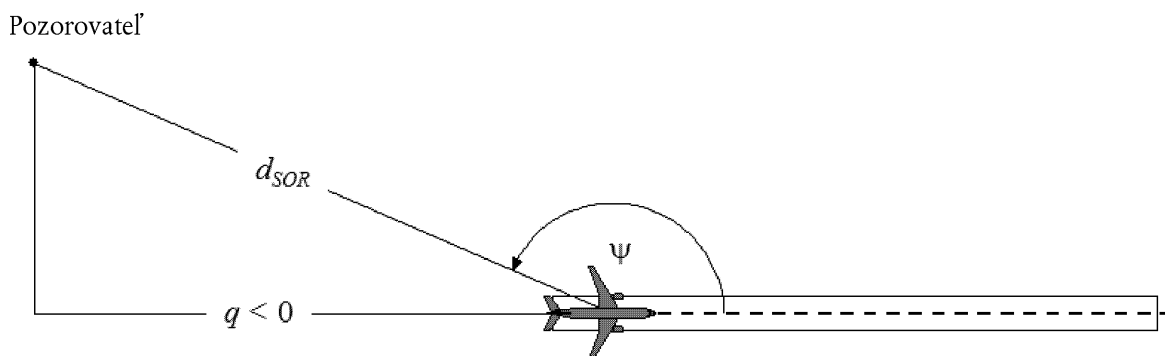
Na **obrázku 2.7.r** je zobrazená príslušná geometria. Azimutálny uhol ψ medzi pozdĺžnou osou lietadla a vektorom k pozorovateľovi je definovaný

$$\psi = \arccos\left(\frac{q}{d_{SOR}}\right). \quad (2.7.47)$$

Relatívna vzdialenosť q je záporná (pozri **obrázok 2.7.j**), takže veľkosť uhla ψ je od 0° v smere kurzu lietadla dopredu do 180° v opačnom smere.

Obrázok 2.7.r

Geometria lietadlo-pozorovateľ na zemi pri korekcii na odhad smerovosti



Funkcia Δ_{SOR} predstavuje zmenu celkového hluku, ktorý pochádza z rozjazdu pri vzlete, nameraného za začiatkom rozjazdu, v pomere k celkovému hluku rozjazdu pri vzlete nameranému z bočnej strany začiatku rozjazdu v rovnakej vzdialenosti:

$$L_{TGR}(d_{SOR}, \psi) = L_{TGR}(d_{SOR}, 90^\circ) + \Delta_{SOR}(d_{SOR}, \psi) \quad (2.7.48)$$

kde $L_{TGR}(d_{SOR}, 90^\circ)$ je celková hladina hluku pri rozjazde pri vzlete vytvorená vo všetkých segmentoch rozjazdu pri vzlete v bodovej vzdialenosti d_{SOR} z bočnej strany začiatku rozjazdu. Vo vzdialenostiach d_{SOR} kratších ako normalizačná vzdialenosť $d_{SOR,0}$, je funkcia smerovosti začiatku rozjazdu daná

$$\Delta_{SOR}^0 = 51,47 - 1,553 \cdot \psi + 0,015147 \cdot \psi^2 - 0,000047173 \cdot \psi^3 \quad \text{if } 90^\circ \leq \psi < 148,4^\circ \quad (2.7.49)$$

$$\Delta_{SOR}^0 = 339,18 - 2,5802 \cdot \psi - 0,0045545 \cdot \psi^2 + 0,000044193 \cdot \psi^3 \quad \text{if } 148,4^\circ \leq \psi \leq 180^\circ \quad (2.7.50)$$

Ak vzdialenosť d_{SOR} prekračuje normalizačnú vzdialenosť $d_{SOR,0}$, smerová korekcia sa vynásobí a korekčným koeficientom, aby sa zohľadnilo, že smerovosť sa pri väčších vzdialenostiach od lietadla oslabuje; t. j.

$$\Delta_{SOR} = \Delta_{SOR}^0 \quad \text{if } d_{SOR} \leq d_{SOR,0} \quad (2.7.51)$$

$$\Delta_{SOR} = \Delta_{SOR}^0 \cdot \frac{d_{SOR,0}}{d_{SOR}} \quad \text{if } d_{SOR} > d_{SOR,0} \quad (2.7.52)$$

Normalizačná vzdialenosť $d_{SOR,0}$ je 762 m (2 500 stôp).

Postup v prípade, keď sa prijímače nachádzajú za každým segmentom rozjazdu pri vzlete a dojazdu lietadla po pristávaní

Funkcia Δ_{SOR} opísaná v predchádzajúcej časti textu vo väčšine prípadov zachytáva výrazný vplyv smerovosti úvodnej časti rozjazdu pri vzlete v miestach za začiatkom rozjazdu (pretože je to najbližšie k prijímačom, s najvyšším pomerom rýchlosti prúdenia vzduchu a rýchlosti lietadla). Použitie takto stanovenej Δ_{SOR} je však „zovšeobecnené“ na miesta za každým jednotlivým segmentom rozjazdu pri vzlete, ako aj dojazdu lietadla po pristávaní, takže nielen za bodom začiatku rozjazdu (v prípade vzletu).

Parametre d_s a ψ sa vypočítajú vo vzťahu k začiatku každého jednotlivého segmentu rozjazdu/dojazdu lietadla.

Hladina udalosti L_{seg} pre miesto za daným segmentom rozjazdu pri vzlete alebo dojazdu lietadla po pristávaní sa vypočíta tak, aby bola v súlade s formou funkcie Δ_{SOR} : predovšetkým sa vypočítava pre vzťažný bod letiska nachádzajúci sa na bočnej strane začiatočného bodu segmentu v rovnakej vzdialenosti d_s ako skutočný bod, a ďalej sa upravuje s Δ_{SOR} tak, aby sa získala hladina hlukovej udalosti v skutočnom bode.

To znamená, že v rôznych korekčných faktoroch v ďalej uvedených rovniciach sa majú používať geometrické parametre pre tento vzťažný bod nachádzajúci sa na bočnej strane začiatočného bodu:

$$L_{max,seg} = L_{max}(P, d = d_s) + \Delta_l(\varphi) - \Lambda(\beta, l = d_s) + \Delta_{SOR} \quad (2.7.53)$$

$$L_{E,seg} = L_{E,\infty}(P, d = d_s) + \Delta_v + \Delta_l(\varphi) - \Lambda(\beta, l = d_s) + \Delta'_F + \Delta_{SOR} \quad (2.7.54)$$

kde Δ'_F je redukovanou formou podielu hluku vyjadreného v rovnici (2.7.46) v prípade $q = 0$ (pretože vzťažný bod sa nachádza na bočnej strane začiatočného bodu) a uvedomujúc si, že d_λ sa vypočíta pomocou d_s (a nie d_p):

$$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{\frac{L_{E,\infty}(P, d_s) - L_{max}(P, d_s)}{10}} \quad (2.7.55)$$

2.7.20. Hladina hlukovej udalosti L pohybu lietadla všeobecného letectva

Metóda opísaná v oddiele 2.7.19 sa vzťahuje na vrťuľové lietadlá všeobecného letectva, ak sa s nimi zaobchádza ako s vrťuľovými lietadlami, pokiaľ ide o vplyvy inštalácie.

Databáza ANP obsahuje údaje o viacerých lietadlách všeobecného letectva. Hoci ide často o najviac prevádzkované lietadlá všeobecného letectva, môžu sa vyskytnúť situácie, kedy je vhodné použiť dodatočné údaje.

V prípade, že konkrétne lietadlo všeobecného letectva buď nie je známe, alebo nie je v databáze ANP, odporúča sa použitie všeobecnejších údajov o lietadlách GASEPF a GASEPV. Tieto súbory údajov sa týkajú malých jednomotorových lietadiel všeobecného letectva s pevnou vrtuľou a variabilnou vrtuľou. Tabuľky s údajmi sú uvedené v prílohe I (tabuľky I-11, I-17)

2.7.21. Metóda výpočtu hluku vrtuľníkov

Na výpočet hluku vrtuľníkov sa môže použiť rovnaká metóda výpočtu ako pre lietadlo s pevnými krídlami (ako sa uvádza v oddiele 2.7.14) za predpokladu, že vrtuľníky sa považujú za vrtuľové lietadlá a že sa na ne nevzťahujú vplyvy inštalácie súvisiace s prúdovými lietadlami. Tabuľky s údajmi pre dva rôzne súbory údajov sú uvedené v prílohe I (tabuľky I-18 až I-27).

2.7.22. Hluk spojený s operáciami testovania motora (rozbeh), rolovaním a pomocnými energetickými jednotkami

V takýchto prípadoch, keď sa pokladá za potrebné modelovať hluk spojený s testovaním motorov a pomocnými energetickými jednotkami, sa modelovanie uskutočňuje podľa kapitoly o priemyselnom hluku. Hoci sa to zvyčajne nestáva, hluk z testov motora lietadla (niekedy označovaný ako „rozbehy motora“) na letiskách môže prispieť k vplyvom hluku. Zvyčajne sa vykonávajú na technické účely na kontrolu výkonu motora. Lietadlá sa umiestnia do bezpečnej vzdialenosti mimo budov, lietadiel, miest pohybu vozidiel alebo osôb, aby sa zabránilo škodám súvisiacim so silným prúdením výstupných plynov.

Na zabezpečenie dodatočnej ochrany a z dôvodu regulácie hluku môžu letiská, predovšetkým letiská so zariadeniami údržby, ktoré môžu viesť k častým testom motorov, nainštalovať tzv. „protihlukové ohrady“, trojstranné zábrany osobitne určené na odkláňanie a rozptýlenie silného prúdu výstupných plynov a hluku. Preskúmanie vplyvu hluku takýchto zariadení, ktorý sa môže ďalej tmiť a znižovať prostredníctvom použitia dodatočných násypov alebo masívnych hlukových zábran, sa vykonáva najlepšie tak, že protihluková ohrada sa považuje za zdroj priemyselného hluku, a použije sa vhodný model šírenia hluku a zvuku.

2.7.23. Výpočet kumulovaných hladín hluku

V oddieloch 2.7.14 až 2.7.19 sa opisuje výpočet hladiny zvukovej/hlukovej udalosti jedného pohybu lietadla na jednom pozorovateľskom mieste. Celková hluková expozícia na príslušnom mieste sa vypočíta akumuláciou hladín udalostí všetkých hlukovo významných pohybů lietadla, t. j. všetkých pohybů, v rámci priletu alebo odletu, ktoré majú vplyv na kumulovanú úroveň.

2.7.24. Vážené ekvivalentné hladiny zvuku

Časovo vážené ekvivalentné hladiny zvuku, ktoré zohľadňujú všetku prijatú významnú akustickú energiu, sa vyjadria všeobecným spôsobom prostredníctvom vzorca

$$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg \left[\frac{t_0}{T_0} \cdot \sum_{i=1}^N g_i \cdot 10^{L_{E,i}/10} \right] + C \quad (2.7.56)$$

Sčítajú sa všetky N hlukové udalosti v časovom intervale T_0 , na ktoré sa index hluku vzťahuje. $L_{E,i}$ je hladina hlukovej expozície jednej udalosti i -tej hlukovej udalosti. g_i je faktor váženia závislý od obdobia dňa (zvyčajne definovaný pre deň, večer a noc). Faktorom g_i sa vlastne násobí počet letov, ktoré sa uskutočnia počas presne stanovených období. Konštanta C môže mať rôzne významy (normalizačná konštanta, úprava na ročné obdobie atď.).

Pomocou vzťahu

$$g_i = 10^{\Delta_i/10}$$

kde Δ_i je vážená decibelová hodnota za i -té obdobie, možno rovnicu 2.7.56 upraviť na:

$$L_{eq,W} = 10 \cdot \lg \left[\frac{t_0}{T_0} \sum_{i=1}^N 10^{(L_{E,i} + \Delta_i)/10} \right] + C \quad (2.7.57)$$

t. j. váženie období dňa je vyjadrené dodatočnou kompenzáciou hladiny.

2.7.25. Vážený počet operácií

Kumulovaná hladina hluku sa odhaduje na základe súčtu príspevkov všetkých jednotlivých typov alebo kategórií lietadiel lietajúcich na rôznych letových trasách, ktoré spolu tvoria letiskový scenár.

Na opísanie tohto postupu sčítania sa zavádzajú tieto indexy:

i je index typu alebo kategórie lietadla,

j je index letovej dráhy alebo čiastkovej dráhy (ak sú čiastkové dráhy definované),

k je index segmentu letovej dráhy.

Mnohé indexy hluku – najmä ekvivalentné hladiny hluku – majú vo svojich definíciách koeficienty váženia závislé od obdobia dňa g_i (rovnica 2.7.56 a 2.7.57).

Postup sčítania možno zjednodušiť zavedením „váženého počtu operácií“

$$M_{ij} = (g_{day} \cdot N_{ij,day} + g_{evening} \cdot N_{ij,evening} + g_{night} \cdot N_{ij,night}) \quad (2.7.58)$$

Hodnoty N_{ij} predstavujú počet operácií lietadla typu/kategórie i na dráhe (alebo čiastkovej dráhe) j v priebehu dňa, večera a noci ⁽¹⁾.

Z rovnice (2.7.57) je (všeobecná) ekvivalentná hladina kumulovanej hladiny zvuku L_{eq} v bode pozorovania (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 je referenčné časové obdobie. Závisí od – podobne ako faktory váženia g_i – konkrétnej definície použitého váženého indexu (napr. L_{DEN}). $L_{E,ijk}$ je príspevok hladiny hluku jednej udalosti zo segmentu dráhy k alebo čiastkovej dráhy j na prevádzku lietadla kategórie i . Odhad $L_{E,ijk}$ je podrobne opísaný v oddieloch 2.7.14 až 2.7.19.

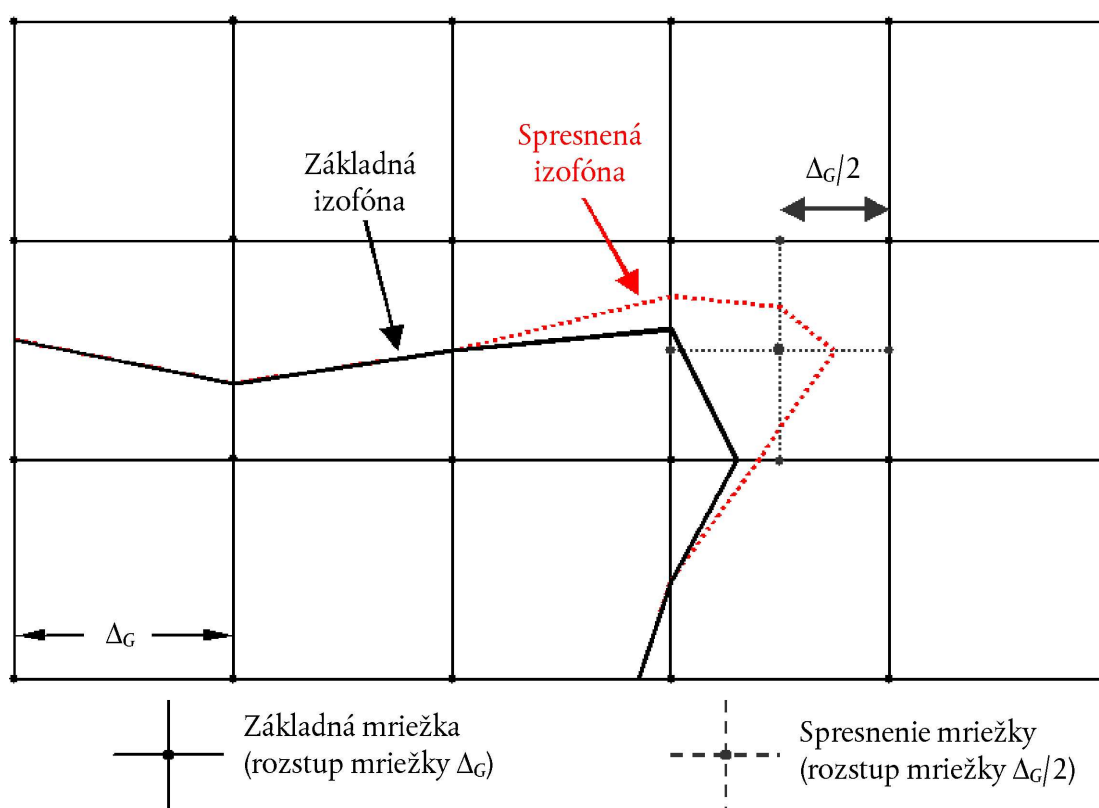
⁽¹⁾ Časové obdobia sa od týchto troch môžu líšiť v závislosti od definície použitého indexu hluku.

2.7.26. Výpočet štandardnej súradnicovej mriežky a jej spresnenie

Keď sa interpoláciou medzi hodnotami indexov v pravouhlých bodoch mriežky získavajú izofóny, ich presnosť závisí od výberu rozstupu mriežky (alebo veľkosti ôk) Δ_G , najmä v bunkách, kde veľké gradienty v priestorovom usporiadaní indexu spôsobujú prudké zakrivenie izofón (pozri **obrázok 2.7.s**). Interpoláčnej chyby sa obmedzia zúžením rozstupu mriežky, ale keďže sa tým zvýši počet bodov mriežky, čas výpočtu sa predĺži. Pri optimalizácii štandardných ôk súradnicovej mriežky treba dbať na dosiahnutie rovnováhy medzi presnosťou modelovania a vynaloženým časom.

Obrázok 2.7.s

Štandardná súradnicová mriežka a jej spresnenie



Výrazným zlepšením efektívnosti výpočtu, vďaka ktorému sa dosiahnu presnejšie výsledky, je využitie neštandardnej mriežky na spresnenie interpolácie v kritických bunkách. Technika na **obrázku 2.7.s** spočíva v zúžení oka na určitých miestach, pričom hlavná časť mriežky zostane nezmenená. Je to veľmi jednoduché a dosiahne sa to prostredníctvom týchto krokov:

1. Definovať prahový rozdiel spresnenia ΔL_R pre daný index hluku.
2. Vypočítať základnú mriežku pre rozstup Δ_G .
3. Kontrolovať rozdiely ΔL hodnôt indexu medzi susednými uzlami mriežky.
4. Ak sa zistia rozdiely $\Delta L > \Delta L_R$, definovať novú mriežku s rozstupom $\Delta_G/2$ a odhadnúť hladiny pre nové uzly takto:

$$\text{If } \begin{cases} \Delta L \leq \Delta L_R \\ \Delta L > \Delta L_R \end{cases} \quad \text{calculate the new value } \begin{cases} \text{by linear interpolation from the adjacent ones.} \\ \text{completely anew from the basic input data.} \end{cases}$$

5. Kroky 1 – 4 je potrebné opakovať dovtedy, kým nebudú všetky rozdiely menšie ako prahový rozdiel.
6. Odhadnúť izofóny lineárnou interpoláciou.

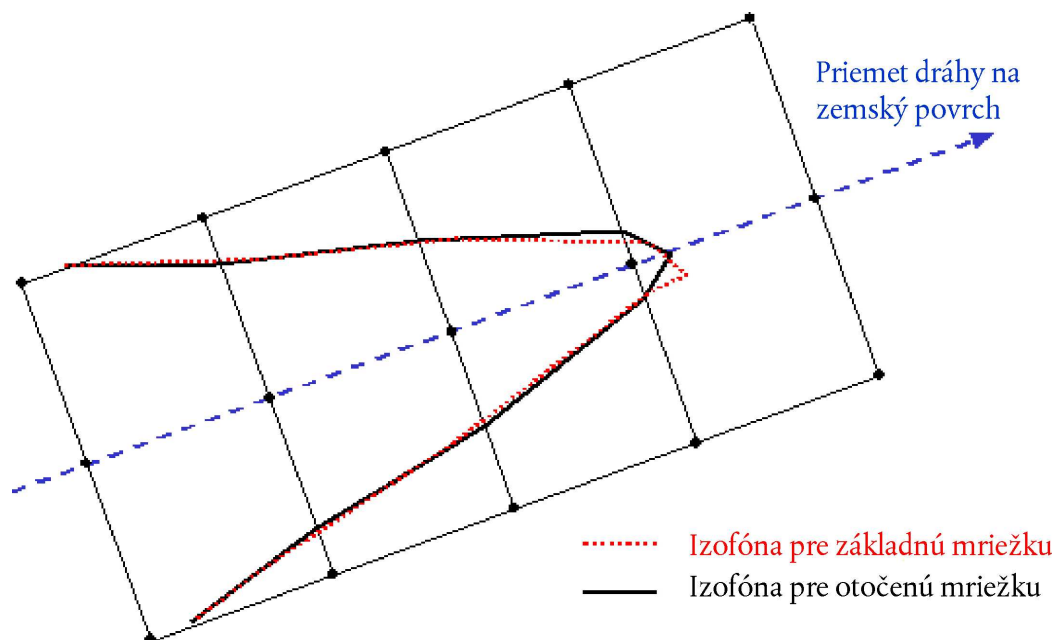
Ak treba súbor hodnôt indexu zlúčiť s inými hodnotami (napr. pri výpočte vážených indexov prostredníctvom sčítania osobitných izofón pre deň, večer a noc) je potrebné dbať na to, aby boli tieto osobitné mriežky identické.

2.7.27. Používanie otočených súradnicových mriežok

V praxi býva v mnohých prípadoch skutočný tvar izofóny symetrický s priemetom dráhy na zemský povrch. V prípade, ak smer tejto dráhy nie je zosúladený s výpočtovou mriežkou, to môže viesť k asymetrickému tvaru izofóny.

Obrázok 2.7.t

Používanie otočenej súradnicovej mriežky



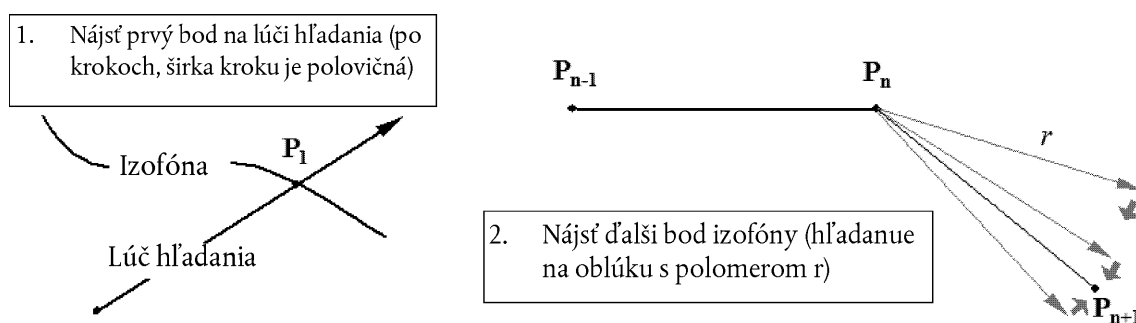
Najjednoduchším spôsobom, ako tomuto účinku zabrániť, je zúžiť mriežku. Toto však predlžuje čas výpočtu. Dômyselnejším riešením je otočiť výpočtovú mriežku tak, aby jej smerovanie bolo rovnobežné s priemetom hlavnej dráhy na zemský povrch (t. j. zvyčajne súbežné s hlavnou vzletovou a pristávacou dráhou). Na **obrázku 2.7.t** je zobrazený účinok takéhoto otočenia mriežky na tvar izofóny.

2.7.28. Vytýčenie izofón

Z časového hľadiska veľmi úsporný algoritmus, pri ktorom nie je potrebné vypočítavať celý súbor hodnôt indexu mriežky s trochu nižšou výpočtovou zložitou, je vytýčiť trajektóriu bod po bode. Táto možnosť si vyžaduje dva základné kroky, ktoré treba vykonať a opakovať (pozri **obrázok 2.7.u**):

Obrázok 2.7.u

Konceptia algoritmu vytýčenia

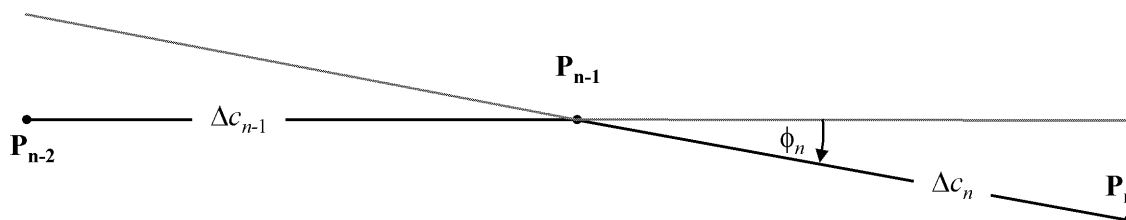


Krok 1 je nájsť prvý bod P_1 na izofóne. Nájde sa pomocou výpočtu hladín indexov hluku L v rovnako od seba vzdialených krokoch pozdĺž „lúča hľadania“, o ktorom sa predpokladá, že pretína požadovanú izofónu hladiny L_c . Po pretnutí izofóny, pri rozdieli $\delta = L_c - L$, sa zmení znamienko. Ak k tomu dôjde, šírka kroku pozdĺž lúča sa zníži o polovicu a smer vyhľadávania sa obráti. Takto sa pokračuje, až kým δ nie je nižší ako vopred stanovená hodnota prahu presnosti.

Krok 2, ktorý sa opakuje, až kým nie je izofóna dostatočne vymedzená, je nájsť ďalší bod na izofóne L_c – ktorý sa nachádza v určitej lineárnej vzdialenosti r od aktuálneho bodu. Počas za sebou nasledujúcich krokov v určitom uhle sa vypočítajú hladiny indexov a rozdiely δ na koncoch vektorov opisujúcich oblúky s polomerom r . Podobným znížením na polovicu a obrátením prírastkov, v tomto prípade v smere vektora, sa nasledujúci bod izofóny určí s vopred stanovenou presnosťou.

Obrázok 2.7.v

Geometrické parametre definujúce podmienky algoritmu vytýčenia



Je potrebné stanoviť určité obmedzenia, aby sa zaručilo, že izofóna je odhadnutá s dostatočnou presnosťou (pozri **obrázok 2.7.v**):

1. Dĺžka tetivy Δc (vzdialenosť medzi dvoma bodmi izofóny) musí byť v rozmedzí $[\Delta c_{min}, \Delta c_{max}]$, napr. [10 m, 200 m].
2. Dĺžkový pomer medzi dvoma susednými tetivami s dĺžkou Δc_n a Δc_{n+1} musí byť obmedzený, napr. $0,5 < \Delta c_n / \Delta c_{n+1} < 2$.

3. Pokiaľ ide o správne prispôsobenie tetivy vo vzťahu k zakriveniu izofóny, musí byť splnená táto podmienka:

$$\Phi_n \cdot \max(\Delta c_{n-1}, \Delta c_n) \leq \varepsilon \quad (\varepsilon \approx 15 \text{ m})$$

kde f_n je rozdiel medzi smermi tetív.

Zo skúseností s týmto algoritmom vyplýva, že sa musia vypočítať v priemere 2 až 3 hodnoty indexov, aby sa stanovil bod izofóny s presnosťou viac ako 0,01 dB.

Najmä v prípade, keď sa musia vypočítať veľké izofóny, tento algoritmus veľmi výrazne skraca čas výpočtu. Treba však poznamenať, že jeho realizácia si vyžaduje skúsenosti, najmä v prípade, keď sa izofóna rozdelí na samostatné ostrovčeky.

2.8. Priradenie hladín hluku a obyvateľstva k budovám

Na posúdenie hlukovej expozície obyvateľstva sa berú do úvahy iba obytné budovy. K budovám, ktoré sa nevyužívajú na bývanie, ako sú školy, nemocnice, budovy s kancelárskymi priestormi alebo závody, sa nepriradia nijakí ľudia. Priradenie obyvateľstva k obytným budovám je založené na najnovších oficiálnych údajoch (v závislosti od príslušných predpisov členského štátu).

Keďže sa výpočet hluku lietadla vykonáva na mriežke s rozlíšením 100 m × 100 m, v konkrétnom prípade hluku lietadiel sa hladiny interpolujú na základe hladín hluku v najbližšej súradnicovej mriežke.

Určenie počtu obyvateľov v budove

Počet obyvateľov obytnej budovy je dôležitým medziparametrom na odhad vystavenia hluku. Žiaľ, údaje o tomto parametri nie sú vždy k dispozícii. Nižšie je uvedené, ako sa tento parameter môže odvodiť z ľahšie dostupných údajov.

Symbody použité v nasledujúcom texte:

| | |
|------|--|
| BA | = základná plocha budovy |
| DFS | = obytná podlahová plocha |
| DUFS | = podlahová plocha bytovej jednotky |
| H | = výška budovy |
| FSI | = obytná podlahová plocha na obyvateľa |
| Inh | = počet obyvateľov |
| NF | = počet poschodí |
| V | = objem obytných budov |

Na výpočet počtu obyvateľov sa použije buď postup pre prípad 1 alebo pre prípad 2 v závislosti od dostupnosti údajov.

Prípad 1: údaje o počte obyvateľov sú k dispozícii

1A: Počet obyvateľov je známy alebo bol odhadnutý na základe bytových jednotiek. V tomto prípade je počet obyvateľov budovy súčtom počtu obyvateľov všetkých bytových jednotiek v budove:

$$Inh_{building} = \sum_{i=1}^n Inh_{dwelling_{unit_i}} \quad (2.8.1)$$

1B: Počet obyvateľov je známy len pre jednotky väčšie ako budovy, napr. časti mestských blokov, mestské bloky, štvrte alebo dokonca celé obce. V tomto prípade sa počet obyvateľov budovy odhaduje na základe objemu budovy:

$$Inh_{building} = \frac{V_{building}}{V_{total}} \times Inh_{total} \quad (2.8.2)$$

Index „total“ sa tu vzťahuje na príslušnú posudzovanú jednotku. Objem budovy je súčinom jej základnej plochy a výšky:

$$V_{building} = BA_{building} \times H_{building} \quad (2.8.3)$$

Ak je výška budovy neznáma, odhadne sa na základe počtu poschodí $NF_{building}$, pričom sa predpokladá priemerná výška poschodia 3 m.

$$H_{building} = NF_{building} \times 3 \text{ m} \quad (2.8.4)$$

Ak nie je známy ani počet poschodí, použije sa štandardná hodnota pre počet poschodí, ktorá je reprezentatívna pre danú štvrť alebo mestskú časť.

Celkový objem obytných budov posudzovaného objektu V_{total} sa vypočíta ako súčet objemov všetkých obytných budov v jednotke:

$$V_{total} = \sum_{i=1}^n V_{building_i} \quad (2.8.5)$$

Prípád 2: údaje o počte obyvateľov nie sú k dispozícii

V tomto prípade sa počet obyvateľov odhaduje na základe obytnej podlahovej plochy na obyvateľa FSI . Ak tento parameter nie je známy, použije sa vnútroštátna štandardná hodnota.

2A: Obytná podlahová plocha je známa na základe bytových jednotiek. V tomto prípade sa počet obyvateľov každej bytovej jednotky odhaduje takto:

$$Inh_{dwelling_{unit_i}} = \frac{DUFS_i}{FSI} \quad (2.8.6)$$

Počet obyvateľov budovy sa teraz môže odhadnúť ako v uvedenom prípade 1A.

2B: Obytná podlahová plocha je známa pre celú budovu, t. j. súčet obytných podlahových plôch všetkých bytových jednotiek v budove je známy. V tomto prípade sa počet obyvateľov odhaduje takto:

$$Inh_{building} = \frac{DFS_{building}}{FSI} \quad (2.8.7)$$

2C: Obytná podlahová plocha je známa iba pre jednotky väčšie ako budovy, napr. časti mestských blokov, mestské bloky, štvrte alebo dokonca celé obce.

V tomto prípade sa počet obyvateľov budovy odhaduje na základe objemu budovy, ako sa opisuje v uvedenom PRÍPADE 1B, pričom celkový počet obyvateľov sa odhadne takto:

$$Inh_{total} = \frac{DFS_{total}}{FSI} \quad (2.8.8)$$

2D: Obytná podlahová plocha nie je známa. V tomto prípade sa počet obyvateľov budovy odhaduje podľa opisu v uvedenom prípade 2B, s obytnou podlahovou plochou odhadnutou takto:

$$DFS_{building} = BA_{building} \times 0,8 \times NF_{building} \quad (2.8.9)$$

Faktor 0,8 je konverzný faktor *hrubá podlahová plocha poschodia* → *obytná podlahová plocha*. Ak je známy iný faktor, ktorý je reprezentatívny pre danú oblasť, musí sa použiť namiesto neho a jasne zdokumentovať.

Ak je počet poschodí budovy neznámy, odhadne sa na základe výšky budovy, $H_{building}$, čoho výsledkom je spravidla neceločíselný počet poschodí:

$$NF_{building} = \frac{H_{building}}{3 \text{ m}} \quad (2.8.10)$$

Ak nie je známa výška budovy ani počet poschodí, použije sa štandardná hodnota pre počet poschodí reprezentatívna pre danú štvrť alebo mestskú časť.

Priradenie bodov príjmu k fasádam budov

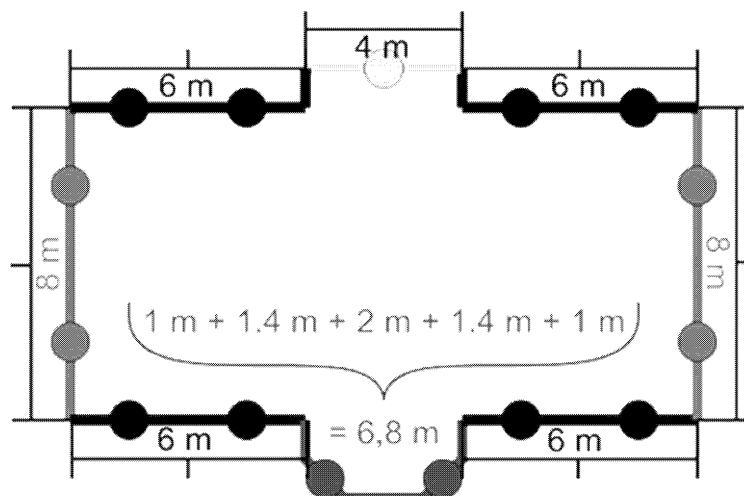
Posúdenie hlukovej expozície obyvateľstva je založené na hladinách bodoch príjmu v 4-metrovej výške nad terénom pred fasádami obytných budov.

Na výpočet počtu obyvateľov sa v prípade zdrojov hluku nachádzajúcich sa na zemi použije buď nižšie uvedený postup pre prípad č. 1 alebo pre prípad č. 2. Pokiaľ ide o hluk lietadiel vypočítaný podľa časti 2.6, všetci obyvatelia budovy sú spojení s najbližším bodom výpočtu na mriežke.

Prípad 1

Obrázok a)

Príklad umiestnenia bodov príjmu okolo budovy podľa postupu pre prípad 1



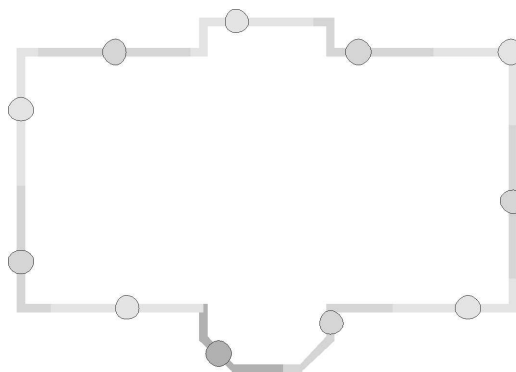
- Segmenty s dĺžkou viac ako 5 m sú rozdelené v pravidelných odstupoch najdlhšej nožnej dĺžky, nie však viac ako 5 m. Body príjmu sú umiestnené v strede každého pravidelného odstupe.
- Ostatné segmenty s dĺžkou nad 2,5 m sú zastúpené jedným bodom príjmu v strede každého segmentu.

- c) Ostatné susedné segmenty s celkovou dĺžkou viac ako 5 m sa považujú za objekty s nadväzujúcimi úsečkami podobným spôsobom, ako je opísaný v písmenách a) a b).
- d) Počet obyvateľov pridelených k bodu príjmu sa váži dĺžkou danej fasády tak, aby súčet zo všetkých bodov príjmu predstavoval celkový počet obyvateľov.
- e) Iba pre budovy s obytnými plochami, z ktorých vyplýva, že ide o jeden obytný priestor na poschodie, sa na štatistické účely priamo používa a priamo vzťahuje na počet obyvateľov hladina hluku najexponovanejšej fasády.

Prípad 2

Obrázok b)

Príklad umiestnenia bodov príjmu okolo budovy podľa postupu pre prípad 2



- a) Fasády sa posudzujú samostatne alebo sú rozdelené po 5 m od začiatkovej pozície, pričom bod príjmu sa nachádza v polovičnej vzdialenosti od fasády alebo päťmetrového segmentu.
- b) Zostávajúca časť má bod príjmu v svojom strede.
- c) Počet obyvateľov pridelených k bodu príjmu sa váži dĺžkou danej fasády tak, aby súčet zo všetkých bodov príjmu predstavoval celkový počet obyvateľov.
- d) Iba pre budovy s obytnými plochami, z ktorých vyplýva, že ide o jeden obytný priestor na poschodie, sa na štatistické účely priamo používa a priamo vzťahuje na počet obyvateľov hladina hluku najexponovanejšej fasády.

3. Vstupné údaje

Vstupné údaje, ktoré sa majú použiť ako vhodné v súvislosti s uvedenými metódami, sú uvedené v dodatku F k dodatku I.

V prípadoch, keď sa vstupné údaje uvedené v dodatku F k dodatku I neuplatňujú alebo spôsobujú odchýlky od skutočnej hodnoty, ktoré nespĺňajú podmienky uvedené v 2.1.2 a 2.6.2, sa môžu použiť iné hodnoty za predpokladu, že použité hodnoty a metodika na ich odvodenie sú dostatočne zdokumentované vrátane preukázania ich vhodnosti. Tieto informácie sa zverejnia.

4. Metódy merania

V prípadoch, keď sa z akéhokoľvek dôvodu vykonávajú merania, tieto musia byť v súlade so zásadami, ktorými sa riadia dlhodobé priemerné merania stanovené v normách ISO 1996-1:2003 a ISO 1996-2:2007, alebo pre hluk lietadiel v norme ISO 20906:2009.

Dodatok A

Požiadavky na údaje

Oddiel 2.7.6 hlavného textu všeobecne opisuje požiadavky týkajúce sa údajov, špecifických pre každý jednotlivý prípad, ktoré opisujú letisko a jeho prevádzku, potrebné na výpočty izofóny hlučnosti. V tabuľkách s technickými špecifikáciami uvedených nižšie budú ako príklad uvedené údaje o hypotetickom letisku. Špecifické formáty údajov budú spravidla závisieť od požiadaviek a potrieb konkrétneho systému modelovania hluku, ako aj od scenára danej štúdie.

Poznámka: Odporúča sa, aby sa geografické informácie (vzťažné body atď.) uvádzali v karteziánskych súradniciach. Výber konkrétneho súradnicového systému zvyčajne závisí od máp, ktoré sú k dispozícii.

A1 VŠEOBECNÉ ÚDAJE O LETISKU

| | | |
|---|---|---------------|
| Označenie letiska | Hypotetické letisko | |
| Súradnicový systém | UTM, Pásmo 15, formát WGS-84 Dátum | |
| Vzťažný bod letiska, ARP | 3 600 000 m E | 6 300 000 m N |
| | Stredný bod vzletovej a pristávacej dráhy 09L-27R | |
| Nadmorská výška vzťažného bodu letiska | 120 m / | |
| Priemerná teplota vzduchu vo vzťažnom bode letiska (*) | 12,0 °C | |
| Priemerná relatívna vlhkosť vo vzťažnom bode letiska (*) | 60 % | |
| Priemerná rýchlosť a smer vetra (*) | 5 uzlov | 270 stupňov |
| Zdroj topografických údajov | Nezistené | |
| (*) Uvedte opakovane pre každý relevantný časový interval (denný čas, ročné obdobie atď.) | | |

A2 OPIS VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHY

| | | |
|---|---------------|---------------|
| Označenie vzletovej a pristávacej dráhy | 09L | |
| Začiatok vzletovej a pristávacej dráhy | 3 599 000 m E | 6 302 000 m N |
| Koniec vzletovej a pristávacej dráhy | 3 603 000 m E | 6 302 000 m N |
| Začiatok rozjazdu | 3 599 000 m E | 6 302 000 m N |
| Prah pristávacej dráhy | 3 599 700 m E | 6 302 000 m N |
| Nadmorská výška začiatku vzletovej a pristávacej dráhy | 110 m | |
| Stredný gradient vzletovej a pristávacej dráhy | 0,001 | |

V prípade posunutých prahov vzletovej a pristávacej dráhy sa môže opis dráhy zopakovať, alebo sa tieto prahy dajú opísať v oddiele venovanom opisu priemetu dráhy na zemský povrch.

A3 OPIS PRIEMETU DRÁHY NA ZEMSKÝ POVRCH

Ak chýbajú radarové údaje, na opis konkrétneho priemetu dráhy na zemský povrch sú potrebné nasledujúce informácie:

| Priemet dráhy č. | | 001 | | | |
|--|------------|--------------|-----------------|-------------|---|
| Označenie priemetu dráhy č. | | Dep 01 – 09L | | | |
| Zo vzletovej a pristávacej dráhy | | 09L | | | |
| Typ priemetu dráhy | | Odchod | | | |
| Posun od začiatku rozjazdu | | 0 m | | | |
| Počet priemetov čiastkových dráh | | 7 | | | |
| Opis priemetu strednej dráhy na zemský povrch | | | | | |
| Segment č. | Priama [m] | Krivka | | | Štandardná odchýlka pre bočný rozptyl na konci segmentu [m] |
| | | L/P | Zmena kurzu [°] | Polomer [m] | |
| 1 | 10 000 | | | | 2 000 |
| 3 | | R | 90,00 | 3 000 | 2 500 |
| 4 | 20 000 | | | | 3 000 |

| Priemet dráhy č. | | 002 | | | |
|--|------------|-------------------------|-----------------|-------------|---|
| Označenie priemetu dráhy č. | | App 01 – 09L – Disp 300 | | | |
| Zo vzletovej a pristávacej dráhy | | 09L | | | |
| Typ priemetu dráhy | | Približovanie | | | |
| Posun od prahu pristávacej dráhy | | 300 m | | | |
| Počet priemetov čiastkových dráh | | 1 | | | |
| Opis priemetu strednej dráhy na zemský povrch | | | | | |
| Segment č. | Priama [m] | Krivka | | | Štandardná odchýlka pre bočný rozptyl na konci segmentu [m] |
| | | L/P | Zmena kurzu [°] | Polomer [m] | |
| 1 | 30 000 | | | | 0 |
| Informácie o trati približenia | | | | | |
| Zostupový uhol pre trate približenia | | 2,7° | | | |
| Nadmorská výška letu na zachytenie zostupovej dráhy | | 4 000 stóp | | | |

A4 OPIS LETECKEJ PREMÁVKY

| | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|--------------|
| Referenčné časové obdobie | 366 dní (1.1.2014 až 31.12.2014) | = 8 784 hod. |
| Úsek dňa I | od 7 do 19 hod. | = 12 hod. |
| Úsek dňa II | od 19 do 23 hod. | = 4 hod. |
| Úsek dňa II | od 23 do 7 hod. | = 8 hod. |

| TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE LETECKEJ PREMÁVKY – POHYBY NA JEDNOTLIVÝCH PRIEMETOCCH DRÁH | | | |
|---|---|-------------------------|------------|
| Priemet dráhy na zemský povrch č. | | 001 | |
| Označenie priemetu dráhy č. | | Dep 01 – 09L | |
| Označenie lietadla | Počet pohybov počas časového obdobia | | |
| | I | II | III |
| Lietadlo 1, Odl.1 | 20 000 | 4 000 | 1 000 |
| Lietadlo 2, Odl.4 | 10 000 | 5 000 | 500 |
| Lietadlo 4, Odl.3 | 2 000 | 300 | 0 |
| Priemet dráhy na zemský povrch č. | | 002 | |
| Označenie priemetu dráhy č. | | Dep 01 – 09L – Disp 300 | |
| Označenie lietadla | Počet pohybov počas časového obdobia | | |
| | I | II | III |
| Lietadlo 1, Príl.1 | 18 000 | 2 000 | 5 000 |
| Lietadlo 2, Príl.1 | 10 000 | 3 000 | 2 500 |
| Lietadlo 4, Príl.1 | 1 300 | 0 | 1 000 |

A5 TABULKA S TECHNICKOU ŠPECIFIKÁCIOU LETOVÝCH POSTUPOV

Lietadlo uvedené ako príklad v kapitole 3 Boeing 727-200 odvodené z údajov radaru podľa pokynov stanovených v oddiele 2.7.9 hlavného textu.

| Označenie lietadla | B727C3 | | | |
|---|--|-----------|------------------------|-----------------------------|
| Identifikátor NPD z databázy ANP | JT8E5 | | | |
| Počet motorov | 3 | | | |
| Režim letu | Odlet | | | |
| Skutočná hmotnosť lietadla [t] | 71,5 | | | |
| Čelný vietor [m/s] | 5 | | | |
| Teplota [°C] | 20 | | | |
| Výška letiska [m] | 83 | | | |
| | | | | |
| Segment č. | Vzdialenosť od vzťažného bodu ⁽¹⁾ [m] | Výška [m] | Pozemná rýchlosť [m/s] | Výkon motora ⁽²⁾ |
| 1 | 0 | 0 | 0 | 14 568 |
| 2 | 2 500 | 0 | 83 | 13 335 |
| 3 | 3 000 | 117 | 88 | 13 120 |
| 4 | 4 000 | 279 | 90 | 13 134 |
| 5 | 4 500 | 356 | 90 | 13 147 |
| 6 | 5 000 | 431 | 90 | 13 076 |
| 7 | 6 000 | 543 | 90 | 13 021 |
| 8 | 7 000 | 632 | 93 | 12 454 |
| 9 | 8 000 | 715 | 95 | 10 837 |
| 10 | 10 000 | 866 | 97 | 10 405 |
| 11 | 12 000 | 990 | 102 | 10 460 |
| 12 | 14 000 | 1 122 | 111 | 10 485 |
| 13 | 16 000 | 1 272 | 119 | 10 637 |
| 14 | 18 000 | 1 425 | 125 | 10 877 |
| 15 | 20 000 | 1 581 | 130 | 10 870 |
| 16 | 25 000 | 1 946 | 134 | 10 842 |
| 17 | 30 000 | 2 242 | 142 | 10 763 |
| ⁽¹⁾ Vzťažný bod je začiatok rozjazdu pre odlety a prah prístávacej dráhy pre priblíženia. ⁽²⁾ Jednotky zodpovedajúce jednotkám v databáze ANP. | | | | |

Príklad na profil postupu na základe údajov o lietadlách uložených v databáze ANP:

| Označenie lietadla v databáze ANP | B727C3 | | | |
|-----------------------------------|---------------------|-------------------------------------|--------|---------------|
| Identifikátor NPD z databázy ANP | JT8E5 | | | |
| Počet motorov | 3 | | | |
| Režim letu | Odlet | | | |
| Skutočná hmotnosť lietadla [t] | 71,5 | | | |
| Čelný vietor [m/s] | 5 | | | |
| Teplota [°C] | 15 | | | |
| Výška letiska [m] | 100 | | | |
| | | | | |
| Segment č. | Režim | Cieľ | Klapky | Výkon motora |
| 1 | Vzlet | | 5 | Vzlet |
| 2 | Počiatkové stúpanie | Nadmorská výška 1 500 stôp | 5 | Vzlet |
| 3 | Zatiahnuté klapky | 210 uzlov IAS ROC 750 stôp/min | 0 | Max. stúpanie |
| 4 | Zrýchlenie | 250 uzlov IAS ROC 1 500 stôp/min | 0 | Max. stúpanie |
| 5 | Stúpanie | 10 000 stôp | 0 | Max. stúpanie |

Dodatok B

Výpočty letového výkonu

Vymedzenie pojmov a symbolov

Pojmy a symboly použité v tomto dodatku sa zhodujú s tými, ktoré bežne používajú odborníci v oblasti výkonnosti lietadiel. Niektoré základné pojmy sú pre používateľov, ktorí s nimi nie sú oboznámení, stručne vysvetlené nižšie. Na minimalizáciu konfliktu s hlavnou časťou tejto metódy sú symboly v tomto dodatku vo väčšine prípadov definované osobitne. Veličinám, ktoré sú uvedené v hlavnej časti metódy, sú priradené spoločné symboly; niektoré symboly, ktoré sa v tomto doplnku používajú iným spôsobom, sú označené hviezdikou (*). Súbežne sa tu vyskytujú niektoré jednotky používané v USA a jednotky sústavy SI; aj toto slúži na zachovanie konvencií, s ktorými sú oboznámení užívatelia z rôznych disciplín.

Pojmy

| | |
|---------------------------|---|
| Zlomový bod | Pozri redukovaný výkon |
| Kalibrovaná rýchlosť letu | (Označovaná aj ako ekvivalentná alebo indikovaná rýchlosť letu.) Rýchlosť lietadla relatívna ku vzduchu, zaznamenaná kalibrovaným nástrojom na lietadle. Pravá vzdušná rýchlosť, ktorá je obvykle vyššia, sa dá vypočítať z kalibrovanej rýchlosti letu, ak je známa hustota vzduchu. |
| Korigovaný čistý ťah | Čistý ťah je hnacia sila motora na nosnej konštrukcii lietadla. Pri určitom nastavení výkonu (napr. EPR alebo N_1) klesá v dôsledku klesajúcej hustoty vzduchu s tým, ako sa zvyšuje nadmorská výška lietadla; korigovaný čistý ťah je ťah motora na hladine mora. |
| Redukovaný výkon | Pri určitých maximálnych teplotách komponentov ťah motora v dôsledku zvyšovania teploty okolitého ovzdušia klesá – a naopak. To znamená, že existuje kritická teplota vzduchu, po presiahnutí ktorej nemožno dosiahnuť <i>menovitý ťah</i> . V prípade väčšiny moderných motorov sa to označuje ako „teplota redukovaného výkonu“, pretože pri nižších teplotách vzduchu sa ťah automaticky obmedzí na menovitý ťah s cieľom maximalizovať životnosť. Ťah pri teplotách vyšších ako teplota redukovaného výkonu – ktoré sa často označujú ako <i>zlomový bod</i> alebo <i>zlomová teplota</i> – aj tak klesá. |
| Rýchlosť | Veľkosť vektora rýchlosti lietadla (vo vzťahu k súradnicovému systému letiska). |
| Menovitý ťah | Životnosť motora lietadla veľmi závisí od prevádzkových teplôt jeho komponentov. Čím vyšší je vyvinutý výkon alebo ťah, tým vyššie sú teploty a tým kratšia je životnosť. S cieľom nájsť rovnováhu medzi výkonom a životnosťou sú motorom s redukovanou výkonnosťou priradené <i>hodnoty ťahu motorov</i> pre vzlet, stúpanie a cestovnú fázu letu, ktoré definujú bežné maximálne nastavenia výkonu. |
| Parameter nastavenia ťahu | Pilot si nemôže vybrať konkrétny ťah motora; namiesto toho si zvolí vhodné nastavenie tohto parametra, ktoré sa zobrazuje v pilotnej kabíne. Zvyčajne je to buď kompresný pomer motora (EPR) alebo rotačná rýchlosť nízkotlakového rotora (alebo ventilátora) (N_1). |

Symboly

Veličiny sú bezrozmerné, pokiaľ nie je uvedené inak. Symboly a skratky, ktoré nie sú uvedené nižšie, sa používajú len ojedinele a sú definované v texte. Dolné indexy 1 a 2 označujú podmienky na začiatku a konci segmentu, v uvedenom poradí. Čiary nad znakom označujú stredné hodnoty segmentov, t. j. priemer počiatočných a koncových hodnôt.

| | |
|--------------------|--|
| a | Priemerné zrýchlenie, v stopách/s ² |
| a_{max} | Maximálne možné zrýchlenie, v stopách/s ² |
| A, B, C, D | Koeficienty klapiek |
| $E, F, G_{A,B}, H$ | Koeficienty ťahu motora |
| F_n | Čistý ťah motora, lbf |

| | |
|--------------|--|
| F_w/δ | Korigovaný čistý ťah motora, v lbf |
| G | Gradient stúpania |
| G' | Gradient stúpania s vypnutým motorom |
| G_R | Stredný gradient vzletovej a pristávacej dráhy, pri stúpaní je kladný |
| g | Gravitačné zrýchlenie, v stopách/s ² |
| ISA | Medzinárodná štandardná atmosféra |
| N^* | Počet motorov dodávajúcich ťah |
| R | Pomer koeficientov odporu a vztlaku C_D/C_L |
| ROC | Rýchlosť stúpania segmentu (v stopách/min) |
| s | Pozemná vzdialenosť na priemete dráhy na zemský povrch, v stopách |
| s_{TO8} | Dĺžka vzletu do dosiahnutia čelného vetra 8 uzlov, v stopách |
| s_{TOG} | Dĺžka vzletu korigovaná o w a G_R , v stopách |
| s_{TOw} | Dĺžka vzletu do dosiahnutia čelného vetra w , v stopách |
| T | Teplota vzduchu, v °C |
| T_B | Teplota zlomového bodu, v °C |
| V | Trafová rýchlosť, v uzloch |
| V_C | Kalibrovaná rýchlosť letu, v uzloch |
| V_T | Pravá vzdušná rýchlosť, v uzloch |
| W | Hmotnosť letúna, v librách |
| w | Rýchlosť čelného vetra, v uzloch |
| Δs | Dĺžka segmentu pri bezvetří projektovaná na priemet dráhy na zemský povrch, v stopách |
| Δs_w | Projekcia dĺžky segmentu na zemský povrch korigovaná o rýchlosť čelného vetra, v stopách |
| δ | p/p_0 , pomer medzi tlakom okolitého vzduchu letúna a štandardným tlakom vzduchu na strednej hladine mora: $p_0 = 101,325$ kPa (alebo 1 013,25 mb) |
| ϵ | Uhol priečného náklonu, v radiánoch |
| γ | Uhol stúpania/klesania, v radiánoch |
| ϑ | $(T + 273,15)/(T_0 + 273,15)$ pomer medzi teplotou vzduchu v nadmorskej výške a štandardnou teplotou vzduchu na strednej hladine mora: $T_0 = 15,0$ °C |
| σ^* | $\rho/\rho_0 =$ pomer medzi hustotou vzduchu v nadmorskej výške a hodnotou nameranou na strednej hladine mora: (platí tiež $\sigma = \delta/\vartheta$) |

B1 ÚVOD

Syntéza dráhy letu

V tomto dodatku sa odporúčajú predovšetkým postupy na výpočet profilu letu letúna na základe stanovených aerodynamických parametrov a parametrov pohonných jednotiek, hmotnosti letúna, atmosférických podmienok, priemetu dráhy na zemský povrch a prevádzkového postupu (konfigurácia letu, nastavenie výkonu, dopredná rýchlosť, vertikálna rýchlosť atď.). Prevádzkový postup je opísaný súborom *procedurálnych krokov*, ktoré predpisujú, ako letieť v danom profile letu.

Profil letu pri vzlete alebo priblížení je znázornený radom priamočiarych segmentov, ktorých konce sa označujú ako *profilové body*. Vypočíta sa pomocou aerodynamických a ťahových rovníc obsahujúcich množstvo koeficientov a konštánt, ktoré musia byť dostupné pre konkrétnu kombináciu konštrukcie lietadla a motora. Tento postup výpočtu je opísaný v texte ako proces *syntézy* dráhy letu.

Okrem parametrov výkonnosti letúna, ktoré možno získať z databázy ANP, si tieto rovnice vyžadujú špecifikáciu 1. celkovej hmotnosti letúna; 2. počtu motorov; 3. teploty vzduchu; 4. výšky vzletovej a pristávacej dráhy a 5. procedurálnych krokov (vyjadrených z hľadiska nastavenia výkonu, vychýlenia klapiek, vzdušnej rýchlosti a počas zrýchľovania aj priemernej miery stúpania/klesania) pre každý segment počas vzletu a približovania. Každý segment sa potom bude klasifikovať ako rozjazd alebo dojazd na dráhe, vzlet alebo pristátie, stúpanie pri konštantnej rýchlosti, zníženie výkonu, zrýchlenie stúpania so zatiahnutím alebo bez zatiahnutia klapiek, klesanie so spomalením alebo bez spomalenia a/alebo vysunutím klapiek alebo posledné priblíženie pred pristátím. Profil letu sa vytvára postupne, pričom počiatkové parametre každého segmentu sú rovnaké ako parametre na konci predchádzajúceho segmentu.

Parametre aerodynamického výkonu uvedené v databáze ANP sú určené na získanie dostatočne presnej predstavy o skutočnej dráhe letu letúna za stanovených referenčných podmienok (pozri **oddiel 2.7.6 hlavného textu**). Ukázalo sa však, že aerodynamické parametre a koeficienty motora zodpovedajú teplotám vzduchu do 43 °C, letiskám s nadmorskou výškou do 4 000 stôp a rozsahom hmotností vymedzených v databáze ANP. Tieto rovnice tak umožňujú výpočet dráhy letu aj pri iných podmienkach, t. j. inej než referenčnej rýchlosti letúna, rýchlosti vetra, teplote vzduchu, výške vzletovej a pristávacej dráhy (tlaku vzduchu), zvyčajne s dostatočnou presnosťou na výpočet izofóny priemerných hladín hluku v okolí letísk.

Oddiel B-4 vysvetľuje, ako sa pri odletoch zohľadňujú vplyvy letu pri otáčaní pri odletoch. To umožňuje zohľadniť pri výpočte vplyv bočnej smerovosti (vplyvy inštalácie) aj uhol priečneho náklonu. Počas letu pri otáčaní sa zároveň spravidla znížia gradienty stúpania v závislosti od polomeru otáčania a rýchlosti letúna. (Vplyvy otáčania počas priblíženia pred pristátím sú zložitejšie a nateraz nie sú zahrnuté. Len výnimočne však dokážu výraznejšie ovplyvniť izofónu hlučnosti.)

Oddiely B-5 až B-9 opisujú odporúčanú metodiku na vytváranie letových profilov odletu na základe koeficientov databázy ANP a procedurálnych krokov.

Oddiely B-10 a B-11 opisujú odporúčanú metodiku na vytváranie letových profilov priblíženia na základe koeficientov databázy ANP a letových postupov.

Oddiel B-12 poskytuje spracované príklady týchto výpočtov.

Na určenie čistého ťahu vyvinutého prúdovými motormi a vrtuľami slúžia samostatné súbory rovníc. Pokiaľ nie je uvedené inak, rovnice na výpočet aerodynamického výkonu letúna platia rovnako pre prúdové a vrtuľové letúny.

Použité matematické symboly sú definované na začiatku tohto dodatku a/alebo na mieste, kde boli uvedené po prvýkrát. Vo všetkých rovniciach musia byť jednotky koeficientov a konštánt samozrejme v súlade s jednotkami príslušných parametrov a premenných. Na dosiahnutie súladu s databázou ANP sa tento dodatok riadi konvenciami inžinierstva výkonnosti lietadiel; vzdialenosti a výšky sú uvedené v stopách (ft), rýchlost v uzloch (kt), hmotnosť v librách (lb), sila v librách sily (korigovaný čistý ťah pri vysokej teplote) atď. – aj keď niektoré veličiny (napr. atmosférické) sú vyjadrené v jednotkách SI. Tvorcovia modelov využívajúci iné jednotkové systémy by mali pri prispôbovaní týchto rovníc pre vlastné potreby veľmi pozorne uplatniť príslušné prepočítavacie koeficienty.

Analýza dráhy letu

V niektorých aplikáciách modelovania sa informácie o dráhe letu poskytujú nie vo forme procedurálnych krokov, ale ako polohové a časové súradnice určené zvyčajne analýzou radarových údajov. Spomína sa to v **oddiele 2.7.7 hlavného textu**. V tomto prípade sa rovnice uvedené v tomto dodatku používajú „obrátene“, t. j., parametre ťahu motora sa odvodí z pohybu lietadla, a nie naopak. Vo všeobecnosti platí, že ak boli stanovené priemerné údaje o dráhe letu a obmedzené na hodnotu segmentu, každý segment sa klasifikuje podľa toho, či ide o stúpanie alebo klesanie, zrýchlenie alebo spomalenie a podľa zmien ťahu a klapiek. Je to pomerne jednoduché v porovnaní so syntézou, ktorá často zahŕňa iteratívne procesy.

B2 ŤAH MOTORA

Hnacia sila motora je jednou z piatich veličín, ktoré je potrebné definovať na konci každého segmentu dráhy letu (ostatné sú výška, rýchlosť, nastavenie výkonu a uhol priečného náklonu). Čistý ťah predstavuje zložku hrubého ťahu motora, ktorý je k dispozícii pre pohon. Pri aerodynamických a akustických výpočtoch sa čistý ťah vzťahuje na štandardný tlak vzduchu v strednej hladine mora. Označuje sa ako *korigovaný čistý ťah* F_n/δ .

Bude to buď čistý ťah pri prevádzke v konkrétnom *ťahovom nastavení* alebo čistý ťah, ktorý vznikne, ak je *parameter nastavenia ťahu* nastavený na určitú konkrétnu hodnotu. V prípade turbokompresorových prúdových motorov alebo turbodúchadlových motorov, ktoré sú v prevádzke v špecifickom ťahovom nastavení, je korigovaný čistý ťah daný rovnicou

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_c + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T \quad (\text{B-1})$$

kde

| | |
|---------------------|--|
| F_n | je čistý ťah motora, v librách sily (lbf) |
| δ | je pomer medzi tlakom okolitého ovzdušia na letún s štandardným tlakom vzduchu v strednej hladine mora, t. j. 101,325 kPa (alebo 1 013,25 mb) [ref. 1] |
| F_n/δ | je korigovaný čistý ťah motora, v lbf |
| V_c | je kalibrovaná rýchlosť letu, v uzloch |
| T | je teplota okolitého ovzdušia, v ktorom letí letún, v °C, a |
| E, F, G_A, G_B, H | sú konštanty ťahu motora alebo koeficienty pre teploty nižšie ako teplota redukovaného výkonu motora v danom ťahovom nastavení (v aktuálnom segmente vzletu/stúpania alebo dráhy letu približenia), v lb.s/ft, lb/ft, lb/ft ² , lb/°C. Možno ich získať z databázy ANP. |

V databáze ANP sú aj údaje, ktoré majú umožniť výpočet nemenovitého ťahu ako funkciu parametra nastavenia ťahu. Niektorí výrobcovia definujú tento parameter ako kompresný pomer motora *EPR*, iní ako rotačnú rýchlosť nízkotlakového rotora alebo rýchlosť ventilátora N_1 . Ak je týmto parametrom *EPR*, rovnica B-1 sa nahrádza takto:

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_c + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_1 \cdot EPR + K_2 \cdot EPR^2 \quad (\text{B-2})$$

Kde K_1 a K_2 sú koeficienty z databázy ANP ktoré sa týkajú korigovaného čistého ťahu a kompresného pomeru motora v blízkosti sledovaného kompresného pomeru motora pre uvedené Machovo číslo letúna.

Ak je týmto parametrom, ktorý posádka pilotnej kabíny použila na nastavenie ťahu, rotačná rýchlosť motora N_1 , všeobecná ťahová rovnica bude potom takáto:

$$F_n/\delta = E + F \cdot V_c + G_A \cdot h + G_B \cdot h^2 + H \cdot T + K_3 \cdot \left(\frac{N_1}{\sqrt{\vartheta}}\right) + K_4 \cdot \left(\frac{N_1}{\sqrt{\vartheta}}\right)^2 \quad (\text{B-3})$$

kde:

| | |
|--------------------------------|---|
| N_1 | je rotačná rýchlosť nízkotlakového rotora (alebo ventilátora) a stupňov turbíny, v % |
| ϑ | = $(T + 273)/288,15$, pomer absolútnej celkovej teploty na vstupe sania motora voči absolútnej štandardnej teplote v strednej hladine mora [ref. 1], |
| $\frac{N_1}{\sqrt{\vartheta}}$ | je korigovaná rotačná rýchlosť nízkotlakového rotora, v % a |
| K_3, K_4 | sú konštanty odvodené z údajov o inštalovanom motore zahŕňajúce hľadané rýchlosti N_1 . |

V tejto súvislosti stojí za pozornosť, že v prípade konkrétneho letúna by veličiny E , F , G_A , G_B a H v rovniciach B-2 a B-3 mohli mať iné hodnoty než tie, ktoré sú uvedené v rovnici B-1.

Nie každý termín v uvedenej rovnici bude vždy významný. Napríklad v prípade motorov s redukovaným výkonom prevádzkovaných pri teplote vzduchu pod zlomovým bodom (zvyčajne 30 °C) možno nebude potrebné uvádzať termín teploty. Pre motory, ktoré nemajú redukovaný výkon, sa pri označovaní menovitého ťahu musí brať do úvahy teplota okolitého ovzdušia. Pri teplotách nad teplotou motora s redukovaným výkonom sa na stanovenie úrovne ťahu musí použiť odlišný súbor koeficientov ťahu motora (E , F , G_A , G_B a H)_{high}. Obvyklým postupom by bolo vypočítať F_n/δ pomocou koeficientov nízkej teploty a koeficientov vysokej teploty a použiť vyššiu hladinu ťahu pre teploty nižšie ako teplota redukovaného výkonu a použiť nižšiu vypočítanú úroveň ťahu pre teploty vyššie ako teplota redukovaného výkonu.

Ak sú k dispozícii len koeficienty ťahu pre nízke teploty, je možné použiť nasledujúci vzťah:

$$(F_n/\delta)_{high} = F \cdot V_c + (E + H \cdot T_B) \cdot (1 - 0,006 \cdot T) / (1 - 0,006 \cdot T_B) \quad (B-4)$$

kde:

$(F_n/\delta)_{high}$ korigovaný čistý ťah pre vysoké teploty (v lbf),

T_B teplota bodu zlomu (ak nie je známa končená hodnota, predpokladá sa východisková hodnota 30 °C).

V databáze ANP sa stanovujú hodnoty pre konštanty a koeficienty v rovniciach B-1 až B-4.

Pre vrtuľové letúny by sa mal korigovaný čistý ťah motora zistiť z grafov alebo vypočítať pomocou rovnice

$$F_n/\delta = (326 \cdot \eta \cdot P_p/V_T)/\delta \quad (B-5)$$

kde

η je účinnosť vrtule pre konkrétne vrtuľové zariadenie a je funkciou rotačnej rýchlosti vrtule a letovej rýchlosti letúna

V_T je skutočná rýchlosť letu, v uzloch

P_p je čistá hnacia sila pre danú letovú podmienku, napr. maximálna sila vzletu alebo maximálna sila stúpania, v hp

Parametre rovnice B-5 pre nastavenia maximálneho ťahu pri vzlete a maximálneho ťahu pri stúpaní sú uvedené v databáze ANP.

Skutočná rýchlosť letu V_T sa odhaduje z kalibrovannej rýchlosti letu V_C pomocou vzťahu

$$V_T = V_C / \sqrt{\sigma} \quad (B-6)$$

kde σ je pomer medzi hustotou vzduchu v letúne a hodnotou na strednej hladine mora.

Pokyny pre prevádzku so zníženým vzletovým ťahom

Vzletová hmotnosť lietadla je často nižšia než maximálne povolená hmotnosť a/alebo dĺžka dostupnej vzletovej a pristávacej dráhy presahuje minimálnu dĺžku požadovanú pri použití maximálneho ťahu pri vzlete. V týchto prípadoch je bežnou praxou znížiť ťah motora pod maximálne úrovne v záujme predĺženia životnosti motora a v niektorých prípadoch aj na účely zníženia hluku. Ťah motora sa môže znížiť len na úroveň, pri ktorej sa zachová požadovaná úroveň bezpečnosti. Postup výpočtu, ktorí používajú prevádzkovatelia leteckých služieb na určenie miery redukcie ťahu, sa príslušným spôsobom reguluje. Je zložitý a zohľadňuje množstvo faktorov vrátane vzletovej hmotnosti, teploty okolitého ovzdušia, oznámených vzdialeností vzletovej a pristávacej dráhy, výšky vzletovej a pristávacej dráhy a kritéria bezpečnej výšky nad prekážkami pre danú vzletovú a pristávaciu dráhu. Preto sa veľkosť zníženia ťahu pri jednotlivých letoch líši.

Keďže prevádzka so zníženým ťahom môže mať veľký vplyv na izofónu hlučnosti pri odletoch, tvorcovia modelov by mali lety s redukovaným ťahom primerane zohľadniť a v záujme získania najlepších možných pravidiel by mali prevádzkovateľov požiadať o praktické poradenstvo.

Ak takéto poradenstvo nie je k dispozícii, aj tak sa odporúča vytvoriť určitú rezervu alternatívnymi prostriedkami. Nie je praktické kopírovať na účely modelovania hluku výpočty prevádzkovateľov; nebolo by ani vhodné používať ich vzhľadom na konvenčné zjednodušenia a aproximácie, ktoré slúžia na výpočet dlhodobých priemerných hladín hluku. Ako vhodná alternatíva môžu posloužiť nasledujúce pokyny. Treba zdôrazniť, že v tejto oblasti prebieha intenzívny výskum a tieto pokyny sa môžu zmeniť.

Z analýzy zapisovača letových údajov (FDR) vyplýva, že úroveň zníženia ťahu veľmi úzko súvisí s pomerom medzi skutočnou vzletovou hmotnosťou a regulovanou vzletovou hmotnosťou (RTOW) až po stanovenú spodnú hranicu (¹); t. j.,

$$F_n/\delta = (F_n/\delta)_{max} \cdot W/W_{RTOW} \quad (B-7)$$

kde $(F_n/\delta)_{max}$ je maximálny menovitý ťah, W je skutočná celková vzletová hmotnosť a W_{RTOW} je regulovaná vzletová hmotnosť.

RTOW predstavuje maximálnu vzletovú hmotnosť, ktorá sa môže bezpečne používať pri rešpektovaní požiadaviek týkajúcich sa dĺžky vzletovej dráhy, vypnutia motora a prekážok. Je funkciou dostupnej dĺžky vzletovej a pristávacej dráhy, výšky letiska, teploty, čelného vetra a uhla vychýlenia klapiek. Tieto informácie možno získať od prevádzkovateľov a mali by byť dostupnejšie ako údaje o skutočných úrovniach zníženia ťahu. Môžu sa prípadne vypočítať na základe údajov z letovej príručky lietadla.

Redukovaný ťah pri stúpaní

Ak sa používa redukovaný ťah pri vzlete, prevádzkovatelia často, ale nie vždy, redukujú pri stúpaní ťah z hodnôt nižších, než sú maximálne úrovne (²). Tým sa predchádza vzniku situácií, keď sa na konci počiatočného stúpania pri vzletovom ťahu musí výkon zvýšiť, a nie obmedziť. Násjt dôvody, ktoré by mali všeobecnú platnosť, je však v tomto prípade ťažšie. Niektorí prevádzkovatelia používajú pevne stanovené zarážky nižšie než úroveň maximálneho ťahu pri stúpaní, niekedy sa označujú ako stúpanie 1 a stúpanie 2, ktoré zvyčajne znižujú ťah stúpania o 10 a 20 percent oproti maximu. Odporúča sa, aby sa vždy, keď sa použije redukovaný ťah pri vzlete, znížila aj úroveň ťahu pri stúpaní o 10 percent.

B3 VERTIKÁLNE PROFILY TEPLoty, TLAKU A HUSTOTY VZDUCHU A RÝCHLOSTI VETRA

Na účely tohto dokumentu sa zmeny teploty, tlaku a hustoty vo výške nad strednou hladinou mora chápu ako zmeny medzinárodnej štandardnej atmosféry. Metodiky opísané ďalej boli overené pre letiská s nadmorskou výškou do 4 000 stôp nad morom a pre teploty vzduchu do 43 °C (109 F).

Hoci sa v skutočnosti priemerná rýchlosť vetra mení so zmenou výšky a času, z praktických dôvodov sa to zvyčajne pri modelovaní izofóny hlučnosti nezohľadňuje. Namiesto toho rovnice letového výkonu uvedené nižšie vychádzajú zo všeobecného predpokladu, že letún smeruje vždy priamo do (východiskového) čelného vetra s rýchlosťou 8 uzlov – bez ohľadu na údaje kompasu (hoci vo výpočtoch šírenia zvuku sa stredná rýchlosť vetra neberie vyslovene do úvahy). Uvádzajú sa aj metódy na prispôbenie výsledkov pre iné rýchlosti čelného vetra.

B4 VPLYVY OTÁČANIA

Vo zvyšnej časti tohto dodatku sa vysvetľuje, ako možno vypočítať požadované vlastnosti segmentov priľahlých k profilovým bodom s,z, ktoré definujú dvojrozmernú dráhu letu vo vertikálnej rovine nad priemetom dráhy na zemský povrch. Segmenty sú definované v poradí v smere pohybu. Na konci každého segmentu (alebo na začiatku rozjazdu v prípade prvého segmentu odletu), keď sú definované prevádzkové parametre a ďalší procedurálny krok, je potrebné vypočítať uhol stúpania a vzdialenosť dráhy do bodu, kde sa dosiahne požadovaná výška a/alebo rýchlosť.

(¹) Orgány letovej spôsobilosti určujú zvyčajne spodnú hranicu ťahu, často o 25 percent nižšiu, než je maximálna úroveň.

(²) Na túto úroveň sa zníži ťah po počiatočnom stúpaní pri vzletovom výkone.

Ak je táto dráha priama, pokryje sa jediným profilovým segmentom, ktorého geometriu možno určiť priamo (hoci niekedy s určitým stupňom iterácie). Ale ak sa začína alebo končí otáčanie, alebo sa mení jeho polomer alebo smer ešte predtým, než sa dosiahnu požadované koncové podmienky, jeden segment by nestačil, pretože s meniacim sa uhlom priečneho náklonu sa mení aj vztlak a odpor lietadla. Na zohľadnenie vplyvov otáčania na stúpanie je potrebné pridať ďalšie profilové segmenty, ktoré umožnia tento postupový krok realizovať – a to nasledujúcim spôsobom.

Tvorba priemetu dráhy na zemský povrch je opísaná v oddiele 2.7.13 textu. Uskutočňuje sa to nezávisle od akéhokoľvek profilu letu lietadla (hoci je potrebné dbať o to, aby sa nedefinovali otáčania, ktoré by sa nemohli uskutočniť za normálnych prevádzkových obmedzení). Keďže je však profil letu – výška a rýchlosť ako funkcia vzdialenosti trate – ovplyvnený otáčaním, nemožno ho určiť nezávisle od priemetu dráhy na zemský povrch.

Na zachovanie rýchlosti pri otáčaní sa musí zvýšiť aerodynamický vztlak krídla, aby sa vyvážila odstredivá sila ako aj hmotnosť lietadla. Tým sa zvýši odpor a následne aj požadovaný propulzívny ťah. Vplyvy otáčania sú v rovniciach na výpočet výkonu vyjadrené ako funkcie uhla priečneho náklonu ε , ktorý je pre lietadlo vo vodorovnej letovej hladine otáčajúce sa pri konštantnej rýchlosti na kruhovej dráhe daný vzťahom

$$\varepsilon = \tan^{-1} \left\{ \frac{2,85 \cdot V^2}{r \cdot g} \right\} \quad (\text{B-8})$$

kde: V je traťová rýchlosť, v uzloch,
 r je polomer otáčania, v stopách,
a g je gravitačné zrýchlenie, v stopách/s².

Pri všetkých otáčaníach sa predpokladá, že majú konštantný polomer a druhoradé vplyvy spojené s nevodorovnými dráhami letu sa neberú do úvahy; uhly priečneho náklonu vychádzajú len z polomeru otáčania r na priemete dráhy na zemský povrch.

Na vykonanie procedurálneho kroku sa najprv vypočíta provizórny profilový segment pomocou uhla priečneho náklonu ε v počiatočnom bode - tak, ako uvádza rovnica B-8 na výpočet polomeru traťového segmentu r . Ak je vypočítaná dĺžka tohto provizórneho segmentu taká, že nepretína začiatok alebo koniec otáčania, uvedený provizórny segment sa potvrdí a prejde sa k nasledujúcemu kroku.

Ale ak provizórny segment pretne jeden alebo viac začiatkov alebo koncov otáčania (kde sa mení ε)⁽¹⁾, letové parametre na prvom takomto bode sa odhadnú pomocou interpolácie (pozri oddiel 2.7.13), uchovajú sa spolu s jeho súradnicami ako koncové hodnoty a segment sa ukončí. Druhá časť tohto procedurálneho kroku sa potom uplatní od tohto bodu – opäť za provizórneho predpokladu, že je možné uskutočniť ju v rámci jedného segmentu s rovnakými koncovými podmienkami, ale s novým počiatočným bodom a novým uhlom priečneho náklonu. Ak tento druhý segment prejde ďalšou zmenou polomeru/smeru otáčania, bude potrebný aj tretí segment – a tak to bude pokračovať až dovtedy, kým sa nedosiahnu koncové podmienky.

Aproximačná metóda

Z uvedeného jasne vyplynie, že úplné zohľadnenie vplyvov otáčania, tak, ako je to uvedené vyššie, si vyžiada značne zložité výpočty, pretože profil stúpania každého lietadla sa musí vypočítať osobitne pre priemet každej dráhy na zemský povrch, ktorú absolvuje. No zmeny vertikálneho profilu spôsobené otáčaním majú zvyčajne výrazne menší vplyv na izofónu ako zmeny uhla priečneho náklonu a niektorí používatelia sa možno radšej tejto zložitosti vyhnú – aj za cenu určitej straty presnosti – a nezohľadnia vplyvy otáčania na profily, pričom však stále zohľadnia uhol priečneho náklonu pri výpočte bočných emisií hluku (pozri oddiel 2.7.19). Na základe tejto aproximácie sa profilové body pre konkrétnu prevádzku lietadla vypočítajú len raz, za predpokladu priameho priemetu dráhy na zemský povrch (pre ktorý platí $\varepsilon = 0$).

⁽¹⁾ Aby sa zabránilo prerušovaniu izofón v dôsledku okamžitých zmien uhla priečneho náklonu na styčných bodoch medzi priamym letom a letom pri otáčaní, do výpočtov hluku sa zaradia čiastkové segmenty, čo umožní lineárne prechody uhla priečneho náklonu na prvých a posledných 5° zatáčky. Tieto čiastkové úseky nebudú potrebné na výpočty výkonu; uhol priečneho náklonu je vždy daný rovnicou B-8.

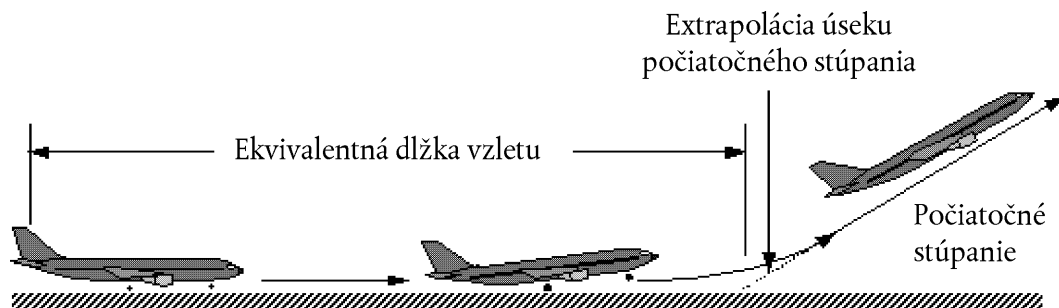
B5 ROZJAZD PRI VZLETE

Vzletový ťah zrýchľuje letún na vzletovej a pristávacej dráhe, až kým sa neodpúta od zeme. Kalibrovaná rýchlosť letu sa považuje za konštantnú počas celej počiatkovej časti stúpania. Predpokladá sa, že podvozok, ak sa dá stiahnuť, bude krátko po odpútaní od zeme stiahnutý.

Na účely tohto dokumentu sa skutočný rozjazd pri vzlete aproximuje ekvivalentnou dĺžkou vzletu (až do dosiahnutia východiskovej hodnoty čelného vetra s rýchlosťou 8 uzlov), s_{TOS} , definovanou tak, ako je to znázornené na **obrázku B-1**, ako vzdialenosť na vzletovej a pristávacej dráhe od momentu uvoľnenia brzd do momentu, keď sa priamočiare predĺženie počiatkovej dráhy letu pri stúpaní so stiahnutým podvozkom pretne so vzletovou a pristávacou dráhou.

Obrázok B-1

Ekvivalentná dĺžka vzletu



Na rovnej vzletovej a pristávacej dráhe sa ekvivalentná dĺžka rozjazdu pri vzlete s_{TOS} v stopách určí vzťahom

$$s_{TOS} = \frac{B_8 \cdot \vartheta \cdot (W/\delta)^2}{N \cdot (F_n/\delta)} \quad (B-9)$$

kde:

B_8 je koeficient vhodný pre konkrétnu kombináciu letún/vychýlenie klapiek v referenčných podmienkach ISA vrátane 8-uzlovej rýchlosti čelného vetra, vo ft/lbf,

W je celková hmotnosť letúna po uvoľnení brzd, v lbf,

N je počet motorov dodávajúcich ťah.

Poznámka: Keďže rovnica B-9 zohľadňuje zmeny ťahu pri rôznych rýchlostiach letu a výške vzletovej a pristávacej dráhy, koeficient B_8 pre daný letún závisí len od vychýlenia klapiek.

Pre čelný vietor s inou než štandardnou 8-uzlovou rýchlosťou sa dĺžka rozjazdu pri vzlete koriguje vzťahom

$$s_{TOw} = s_{TOS} \cdot \frac{(V_c - w)^2}{(V_c - 8)^2} \quad (B-10)$$

kde:

s_{TOw} je dĺžka rozjazdu korigovaná o čelný vietor w , v stopách,

V_c (v tejto rovnici) je kalibrovaná rýchlosť počas rotácie pri vzlete, v uzloch,

w je čelný vietor, v uzloch.

Dĺžka rozjazdu pri vzlete sa koriguje aj pre gradient vzletovej a pristávacej dráhy takto:

$$S_{TOG} = S_{TOw} \cdot \frac{\alpha}{(\alpha - g \cdot G_R)} \quad (\text{B-11})$$

kde:

S_{TOG} je dĺžka rozjazdu (v stopách) korigovaná o čelný vietor a o gradient vzletovej a pristávacej dráhy,

α je priemerné zrýchlenie na vzletovej a pristávacej dráhe, ktoré sa rovná $(V_C \cdot \sqrt{\sigma})^2 / (2 \cdot S_{TOw})$, v stopách/s²,

G_R je gradient vzletovej a pristávacej dráhy; kladný, ak dráha pri vzlete stúpa.

B6 STÚPANIE KONŠTANTNOU RÝCHLOSŤOU

Tento typ segmentu je definovaný kalibrovanou rýchlosťou letu letúna, nastavením klapiek a výškou a uhlom priečného náklonu na jeho konci, spolu s rýchlosťou čelného vetra (východisková hodnota 8 uzlov). Tak, ako pri každom segmentu, sú parametre na počiatku segmentu vrátane korigovaného čistého ťahu rovnaké ako parametre na konci predchádzajúceho segmentu – neexistujú žiadne prerušenia (okrem uhla klapiek a uhla priečného náklonu, ktoré sa v týchto výpočtoch môžu postupne meniť). Hodnoty čistého ťahu na konci segmentu sa vypočítajú najprv použitím príslušnej rovnice B-1 až B-5. Priemerný geometrický uhol stúpania γ (pozri **obrázok B-1**) je potom daný vzťahom

$$\gamma = \arcsin \left(K \cdot \left[N \cdot \frac{F_n / \delta}{W / \delta} - \frac{R}{\cos \varepsilon} \right] \right) \quad (\text{B-12})$$

kde čiary nad znakom označujú stredové hodnoty segmentu (= priemer hodnôt počiatočného a koncového bodu – vo všeobecnosti stredové hodnoty segmentu) a

K je konštanta závislá na rýchlosti a rovnajúca sa hodnote 1,01, ak platí $V_C \leq 200$ uzlov, ináč sa rovná hodnote 0,95. Táto konštanta zohľadňuje vplyvy stúpania do čelného vetra s rýchlosťou 8 uzlov a zrýchlenia spojené so stúpaním pri konštantnej kalibrovannej rýchlosti letu na gradient stúpania (skutočná rýchlosť sa zvyšuje s tým, ako sa pri rastúcej výške znižuje hustota vzduchu);

R je pomer medzi koeficientom odporu letúna a jeho vztlakovým koeficientom zodpovedajúci danému nastaveniu klapiek. Predpokladá sa, že podvozok je stiahnutý;

ε Je uhol priečného náklonu, v radiánoch.

Uhol stúpania sa koriguje o čelný vietor w týmto vzťahom

$$\gamma_w = \gamma \cdot \frac{(V_C - 8)}{(V_C - w)} \quad (\text{B-13})$$

kde γ_w je priemerný uhol stúpania korigovaný o čelný vietor.

Vzdialenosť, ktorú prejde letún po priemete dráhy na zemský povrch, Δ_s , počas stúpania pod uhlom γ_w z počiatočnej nadmorskej výšky h_1 do konečnej nadmorskej výšky h_2 , je daná vzťahom

$$\Delta_s = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan \gamma_w} \quad (\text{B-14})$$

Stúpanie pri konštantnej vzdušnej rýchlosti je spravidla súčasťou dvoch odlišných fáz od profilu letu. Prvá, ktorá sa niekedy nazýva aj *segment počiatočného stúpania*, nastáva okamžite po odpútaní od zeme, keď bezpečnostné požiadavky nariaďujú, aby letún letel minimálnou vzdušnou rýchlosťou rovnajúcou sa najmenej bezpečnej rýchlosti vzletu. Je to regulovaná rýchlosť a mala by sa dosiahnuť do výšky 35 stôp nad vzletovou a pristávacou dráhou pri bežnej prevádzke. Je však bežnou praxou udržiavať rýchlosť počiatočného stúpania mierne nad úrovňou bezpečnej rýchlosti vzletu, zvyčajne o 10 – 20 uzlov, pretože sa tým zvyčajne zlepši dosiahnutý gradient počiatočného stúpania. Druhá fáza nastáva po zatiahnutí klapiek a počiatočnom zrýchlení a nazýva sa *pokračujúce stúpanie*.

Počas počiatočného stúpania závisí rýchlosť letu od vzletového nastavenia klapiek a celkovej hmotnosti letúna. Kalibrovaná rýchlosť počiatočného stúpania V_{CTO} sa vypočíta pomocou aproximácie prvého rádu:

$$V_{CTO} = C \cdot \sqrt{W} \quad (B-15)$$

kde C je koeficient vhodný pre nastavenie klapiek (v uzloch/ $\sqrt{\text{lb}}$), získaný z databázy ANP.

V prípade pokračujúceho stúpania po zrýchlení je kalibrovaná rýchlosť letu parametrom, ktorý zadáva používateľ.

B7 ZNÍŽENIE VÝKONU (PRECHODOVÝ SEGMENT)

Výkon z nastavenia pri vzlete sa v určitom bode po vzlete obmedzí alebo zníži s cieľom predĺžiť životnosť motora a často aj znížiť hluk v určitých oblastiach. Ťah sa zvyčajne znižuje buď počas segmentu stúpania konštantnou rýchlosťou (**oddiel B6**) alebo počas segmentu zrýchlenia (**oddiel B8**). Keďže ide o relatívne krátky proces, ktorý zvyčajne trvá iba 3 až 5 sekúnd, modeluje sa pridaním „prechodového segmentu“ k hlavnému segmentu. Obvykle sa predpokladá, že zahŕňa horizontálnu pozemnú vzdialenosť 1 000 stôp (305 m).

Veľkosť redukovania ťahu

Pri normálnej prevádzke motora sa ťah redukuje na nastavenie maximálneho ťahu stúpania. Na rozdiel od vzletového ťahu je ťah stúpania možné udržiavať donekonečna, zvyčajne sa to v praxi realizuje až dovtedy, kým letún nedosiahne svoju počiatočnú cestovnú výšku. Úroveň maximálneho ťahu stúpania sa určí rovnicou B-1 pomocou koeficientov maximálneho ťahu, ktoré poskytol výrobca. Požiadavky na obmedzenie hluku si však môžu vyžadovať dodatočné redukovanie ťahu, niekedy označované ako hlboké redukovanie. Na účely bezpečnosti je maximálne redukovanie ťahu obmedzené ⁽¹⁾ na úroveň určenú výkonnosťou letúna a počtom motorov.

Minimálna úroveň „redukovaného ťahu“ sa niekedy nazýva aj „redukovaný ťah s vypnutým motorom“:

$$(F_n/\delta)_{\text{engine.out}} = \frac{(W/\delta_2)}{(N-1)} \cdot \left[\frac{\sin(\arctan(0,01 \cdot G'))}{K} + \frac{R}{\cos \varepsilon} \right] \quad (B-16)$$

kde:

δ_2 je kompresný pomer motora v nadmorskej výške h_2 ,

G' je percentuálny podiel gradientu stúpania s vypnutým motorom:

= 0 % v prípade letúnov s automatickými systémami obnovenia ťahu; v ostatných prípadoch,

= 1,2 % pre dvojmotorový letún,

= 1,5 % pre trojmotorový letún,

= 1,7 % pre štvormotorový letún.

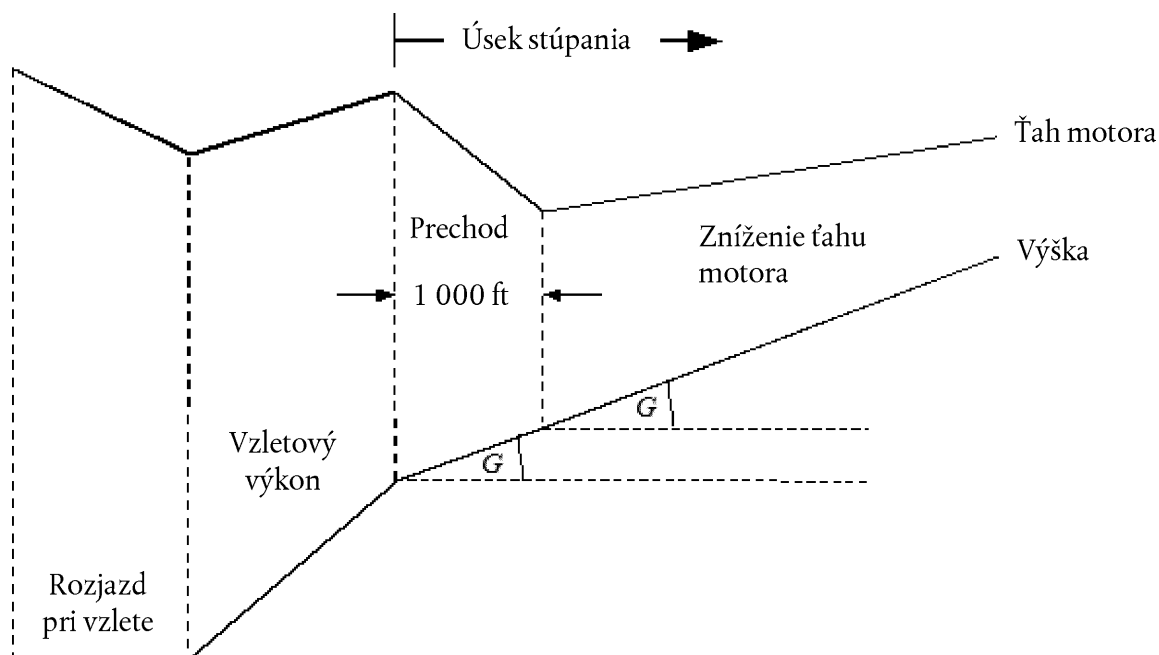
⁽¹⁾ Postupy na obmedzenie hluku (Noise Abatement Procedures), dokument Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO) 8168, postupy pre letecké navigačné služby („PANS-OPS“), zväzok 1, časť V, kapitola 3, ICAO 2004.

Segment stúpania konštantnou rýchlosťou so znížením

Gradient segmentu stúpania sa vypočíta pomocou rovnice B-12, pričom ťah motora sa vypočíta buď rovnicou B-1 s maximálnymi koeficientmi stúpania alebo rovnicou B-16 v prípade redukovaného ťahu. Segment stúpania sa potom rozdelí na dva čiastkové segmenty s rovnakým uhlom stúpania. Tento postup je znázornený na **obrázku B-2**.

Obrázok B-2

Segment stúpania konštantnou rýchlosťou so znížením (len pre ilustráciu – nie je zachovaná mierka)



Prvému čiastkovému segmentu je pridelená pozemná vzdialenosť 1 000 stôp (304 m) a korigovaný čistý ťah motora na konci 1 000 stôp sa nastaví tak, aby sa rovnal hodnote zníženého ťahu. (Ak je pôvodná horizontálna vzdialenosť menšia než 2 000 stôp, jedna polovica tohto segmentu sa použije na znížený ťah.) Ťah na konci druhého čiastkového segmentu sa takisto nastaví tak, aby sa rovnal hodnote zníženého ťahu. Druhý čiastkový segment sa teda letí pri konštantnom ťahu.

B8 ZRÝCHLENÉ STÚPANIE A ZATIAHNUTIE KLAPIEK

Táto fáza zvyčajne nasleduje po počiatocnom stúpaní. Tak, ako pri všetkých letových segmentoch sú nadmorská výška začiatocného bodu h_1 , skutočná rýchlosť letu V_{T1} , a ťah $(F_n/\delta)_1$ totožné s hodnotami na konci predošlého segmentu. Kalibrovaná rýchlosť letu V_{C2} a priemerná rýchlosť stúpania ROC na koncovom bode sú hodnotami, ktoré zadáva používateľ (uhol priečneho náklonu ϵ je funkciou rýchlosti a polomeru otáčania). Keďže sú tieto veličiny navzájom závislé, koncová nadmorská výška h_2 , koncová skutočná rýchlosť letu V_{T2} , koncový ťah $(F_n/\delta)_2$ a dĺžka segmentu dráhy Δs sa musia vypočítať pomocou iterácie; koncová nadmorská výška h_2 sa najprv odhadne a potom znovu vypočíta pomocou rovníc B-16 a B-17, až kým nebude rozdiel medzi týmito za sebou nasledujúcimi odhadmi menší než stanovená tolerancia, napr. jedna stopa. Praktickým počiatocným odhadom je $h_2 = h_1 + 250$ stôp.

Dĺžka segmentu dráhy (preletená horizontálna vzdialenosť) sa odhaduje ako:

$$S_{\text{seg}} = 0,95 \cdot k^2 \cdot (V_{T2}^2 - V_{T1}^2) / 2 (a_{\text{max}} - G \cdot g) \quad (\text{B-17})$$

kde:

0,95 je faktor, ktorým sa zohľadní vplyv čelného vetra s rýchlosťou 8 uzlov pri rýchlosti stúpania 160 uzlov,

k je konštanta na prevod uzlov na ft/s = 1,688 ft/s za jeden uzol,

V_{T2} = skutočná rýchlosť letu na konci segmentu, v uzloch; $V_{T2} = V_{C2}/\sqrt{\sigma_2}$

kde σ_2 = pomer hustoty vzduchu v koncovej nadmorskej výške h_2 ,

a_{max} = maximálne zrýchlenie vo vodorovnej letovej hladine (stopy/s²),

$$= g[N \cdot \overline{F_n}/\delta / (\overline{W}/\delta) - R/\cos \varepsilon]$$

G = gradient stúpania, $\approx \frac{ROC}{60 \cdot k \cdot V_T}$

kde ROC = rýchlosť stúpania, v stopách/min.

Pomocou tohto odhadu pre Δs sa znovu odhadne koncová nadmorská výška h_2' použitím vzťahu

$$h_2' = h_1 + s \cdot G/0,95 \quad (B-18)$$

Pokiaľ je chyba $|h_2' - h_2|$ väčšia než stanovená tolerancia, kroky B-17 a B-18 sa opakujú pomocou aktuálnych iteračných hodnôt nadmorskej výšky h_2 , pravej vzdušnej rýchlosti V_{T2} a korigovaného čistého ťahu motora $(F_n/d)_2$ na konci segmentu. Ak je chyba v rámci tolerancie, iteračný cyklus sa ukončí a segment zrýchlenia sa definuje konečnými hodnotami na konci segmentu.

Poznámka: Ak počas iteračného procesu platí $(a_{max} - G \cdot g) < 0,02g$, zrýchlenie môže byť príliš malé na to, aby dosiahlo požadovanú hodnotu V_{C2} v primeranej vzdialenosti. V tomto prípade môže byť gradient stúpania obmedzený na $G = a_{max}/g - 0,02$, čím sa vlastne zníži požadovaná rýchlosť stúpania s cieľom udržať prijateľné zrýchlenie. Ak $G < 0,01$, potom by sa mal vyvodiť záver, že ťah nie je dostatočný na to, aby sa dosiahlo požadovaná miera zrýchlenia a stúpania; výpočet by sa mal ukončiť a procedurálne kroky prehodnotiť⁽¹⁾.

Dĺžka segmentu zrýchlenia sa koriguje o čelný vietor w týmto vzťahom

$$\Delta S_w = \Delta_s \cdot \frac{(V_T - w)}{(V_T - 8)} \quad (B-19)$$

Segment zrýchlenia so znížením

Zníženie ťahu sa vkladá do segmentov zrýchlenia rovnakým spôsobom ako pri segmente konštantnej rýchlosti; a to zmenou jeho prvej časti na prechodový segment. Úroveň zníženia ťahu sa vypočíta ako pri postupe zníženia ťahu pri konštantnej rýchlosti len pomocou rovnice B-1. Je potrebné poznamenať, že vo všeobecnosti nie je možné zrýchľovať a stúpať pri zachovaní nastavenia minimálneho ťahu s vypnutým motorom. Tomuto prechodu ťahu je pridelená pozemná vzdialenosť 1 000 stôp (305 m) a korigovaný čistý ťah motora na konci 1 000 stôp sa nastaví tak, aby sa rovnal hodnote zníženého ťahu. Rýchlosť na konci tohto segmentu sa určí iteráciou pre dĺžku segmentu 1 000 stôp. (Ak je pôvodná horizontálna vzdialenosť menšia než 2 000 stôp, jedna polovica tohto segmentu sa použije na zmenu ťahu.) Ťah na konci druhého segmentu sa takisto nastaví tak, aby sa rovnal hodnote zníženého ťahu. Druhý čiastkový segment sa teda letí pri konštantnom ťahu.

B9 ĎALŠIE SEGMENTY STÚPANIA A ZRÝCHLENIA PO ZATIAHnutí KLAPIEK

V prípade, že sú do dráhy letu stúpania zahrnuté ďalšie segmenty zrýchlenia, na výpočet dĺžky priemetu dráhy na zemský povrch, priemerného uhla stúpania a prírastku výšky by sa mali pre každý segment opäť použiť rovnice B-12 až B-19. Tak ako predtým sa musí výška na konci segmentu odhadnúť iteráciou.

B10 KLESANIE A SPOMALENIE

Let na priblíženie zvyčajne vyžaduje, aby letún klesal a spomaľoval v rámci prípravy na segment konečného priblíženia v prípadoch, keď je vybavené približovacími klapkami a vysúvacím podvozkom. Mechanika letu sa v porovnaní s odletom nemení; hlavný rozdiel spočíva v tom, že profily výšky a rýchlosti sú všeobecne známe a pre každý segment sa musia odhadovať úrovne ťahu motora. Základná rovnica rovnováhy síl je:

$$F_n/\delta = W \cdot \frac{R \cdot \cos \gamma + \sin \gamma + a/g}{N \cdot \delta} \quad (B-20)$$

⁽¹⁾ V ktoromkoľvek z týchto prípadov by mal byť počítačový model naprogramovaný tak, aby používateľ informoval o nesúlade.

Rovnicu B-20 možno použiť dvoma odlišnými spôsobmi. Pri prvom spôsobe môžu byť definované rýchlosti letúna na začiatku a konci segmentu, spolu s uhlom zostupu (alebo vodorovnou dĺžkou segmentu) a počiatočné a koncové nadmorské výšky segmentu. V tomto prípade možno spomalenie vypočítať pomocou vzťahu:

$$\alpha = \frac{(V_2/\cos \gamma)^2 - (V_1/\cos \gamma)^2}{(2 \cdot \Delta_s/\cos \gamma)} \quad (\text{B-21})$$

kde Δ_s je zahrnutá pozemská vzdialenosť a V_1 a V_2 sú počiatočné a koncové traťové rýchlosti vypočítané pomocou vzťahu

$$V = \frac{V_C \cdot \cos \gamma}{\sqrt{\sigma}} - w \quad (\text{B-22})$$

Rovnice B-20, B-21 a B-22 potvrdzujú, že hoci dôjde k spomaleniu na stanovenej vzdialenosti pri konštantnej rýchlosti klesania, silnejší čelný vietor sa prejaví v potrebe väčšieho ťahu na zachovanie rovnakého spomalenia a zadný vietor si bude vyžadovať menší ťah na udržanie rovnakého spomalenia.

V praxi sa väčšina, ak nie všetky spomalenia počas letu na priblíženie uskutočňujú vo voľnobežnom ťahu. Preto pri druhom možnom uplatnení rovnice B-20 sa ťah definuje v nastavení voľnobehu a táto rovnica sa rieši iteratívne s cieľom určiť 1. spomalenie a 2. výšku na konci segmentu spomalenia – podobným spôsobom ako pri segmentoch zrýchlenia pri odlete. V tomto prípade môže byť vzdialenosť spomalenia pri čelnom vetre a zadnom vetre výrazne odlišná a niekedy je na získanie prijateľných výsledkov potrebné znížiť uhol klesania.

Pri väčšine letúnov sa ťah voľnobehu nerovná nule a v mnohých prípadoch je zároveň funkciou rýchlosti letu. Preto sa rovnica B-20 na výpočet spomalenia rieši zadaním ťahu voľnobehu; voľnobeh sa vypočíta pomocou rovnice v tvare:

$$(F_n/\delta)_{idle} = E_{idle} + F_{idle} \cdot V_C + G_{A,idle} \cdot h + G_{B,idle} \cdot h^2 + H_{idle} \cdot T \quad (\text{B-23})$$

kde (E_{idle} , F_{idle} , $G_{A,idle}$, $G_{B,idle}$ a H_{idle}) sú koeficienty motora s voľnobežným ťahom dostupné v databáze ANP.

B11 PRIBLÍŽENIE PRED PRISTÁTÍM

Kalibrovaná vzdušná rýchlosť priblíženia pred pristátím, V_{CA} , sa vzťahuje na celkovú pristávaciu hmotnosť rovnicou v rovnakom tvare ako má rovnica B-11, a to:

$$V_{CA} \approx D \cdot \sqrt{W} \quad (\text{B-24})$$

kde koeficient D (v uzloch/ $\sqrt{\text{lb}}$) zodpovedá nastaveniu klapiek na pristátie.

Korigovaný čistý ťah motora počas klesania na zostupovej dráhe približovania sa vypočíta podľa rovnice B-12 pre pristávaciu hmotnosť W a pomer koeficientov vztaku a odporu R vhodný pre nastavenie klapiek s vysunutým podvozkom. Nastavenie klapiek by malo byť také, aké sa bežne používa pri skutočnej prevádzke. Počas približovania pred pristátím je možné predpokladať, že uhol klesania zostupovej dráhy γ bude konštantný. V prípade prúdových letúnov a vrtuľových letúnov s viacerými motormi sa γ zvyčajne rovná -3° . V prípade vrtuľových letúnov s jedným motorom sa γ zvyčajne rovná -5° .

Priemerný korigovaný čistý ťah sa vypočíta prevrátením rovnice B-12 pomocou $K = 1,03$ na zohľadnenie spomalenia spojeného s letom na zostupovej letovej dráhe do referenčného 8-uzlového čelného vetra pri konštantnej kalibrovannej rýchlosti letu danej rovnicou B-24, t. j.

$$\frac{F_n}{\delta} = \frac{\overline{W}/\delta}{N} \cdot \left(R + \frac{\sin \gamma}{1,03} \right) \quad (\text{B-25})$$

V prípade inej rýchlosti čelného vetra než 8 uzlov získame priemerný korigovaný čistý ťah vzťahom

$$\left(\overline{F_n / \delta}\right)_w = \overline{F_n / \delta} + 1,03 \cdot \overline{W / \delta} \cdot \frac{\sin \gamma \cdot (w - 8)}{N \cdot V_{c4}} \quad (\text{B-26})$$

Preletená horizontálna vzdialenosť sa vypočíta vzťahom:

$$\Delta_s = \frac{(h_2 - h_1)}{\tan \gamma} \quad (\text{B-27})$$

(je kladná, pretože $h_1 > h_2$ a γ je záporné).

Dodatok C

Modelovanie bočného rozloženia priemetu dráhy na zemský povrch

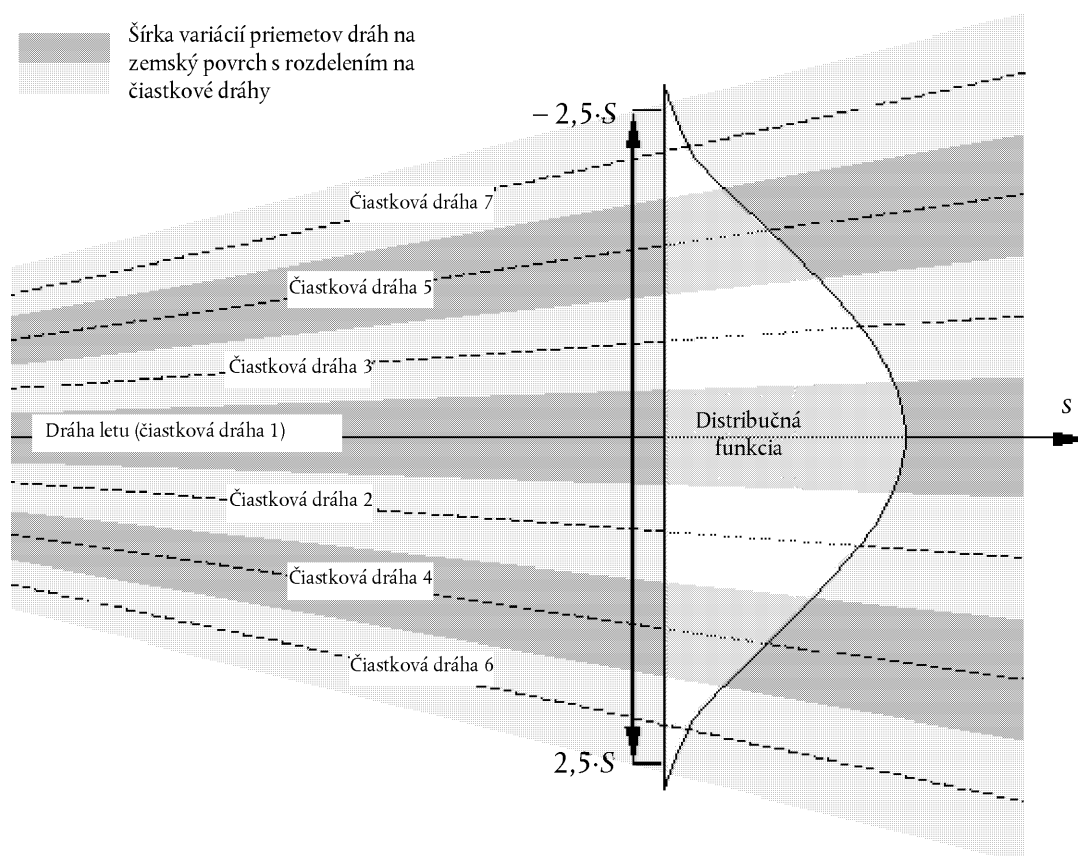
V prípade, keď nie sú k dispozícii údaje z radaru, sa pri modelovaní bočného rozptylu priemetu dráhy na zemský povrch odporúča vychádzať z predpokladu, že rozloženie dráh kolmo na priemet strednej dráhy na zemský povrch rešpektuje Gaussovo rozdelenie. Skúsenosti ukázali, že tento predpoklad je opodstatnený vo väčšine prípadov.

Za predpokladu Gaussovho rozdelenia so štandardnou odchýlkou S , ako je to znázornené na **obrázku C-1**, sa asi 98,8 percenta všetkých pohybov vojde do rozpätia $\pm 2,5 \cdot S$ (t.j. do variácii dráh letu so šírkou $5 \cdot S$).

Obrázok C-1

Ďalšie rozdelenie priemetu dráhy na zemský povrch na 7 čiastkových dráh

(Šírka variácií dráh zväzku je 5-násobkom štandardnej odchýlky od rozloženia priemetu dráhy na zemský povrch)



Gaussovo rozdelenie sa dá za normálnych okolností primerane modelovať so siedmimi oddelenými priemetmi čiastkových dráh, ktoré sú rovnomerne rozložené medzi hranicami variácií dráh a ich vzdialenosť od stredu je $\pm 2,5 \cdot S$, tak ako je to zobrazené na **obrázku C-1**.

Primeranosť tejto aproximácie však závisí od vzťahu medzi rozdelením dráhy na čiastkové úseky a výškami lietadla letiaceho nad nimi. Môžu sa vyskytnúť situácie (pri veľmi blízkych alebo veľmi rozptýlených dráhach), kde bude vhodnejší odlišný počet priemetov čiastkových dráh. Príliš málo priemetov čiastkových dráh môže spôsobiť, že sa na izofóne objavujú „prsty“. **Tabuľky C-1** a **C-2** ukazujú parametre pri rozdelení dráhy na 5 až 13 priemetov čiastkových dráh. **Tabuľka C-1** uvádza umiestnenie konkrétnych priemetov čiastkových dráh, **tabuľka C-2** zodpovedajúci percentuálny podiel každého priemetu čiastkovej dráhy na pohyboch lietadiel.

Tabuľka C-1

Umiestnenie 5, 7, 9, 11 alebo 13 priemetov čiastkových dráh

[Celková šírka variácií dráh letu (pokrývajúcich 98 % všetkých pohybov) je 5-násobkom štandardnej odchýlky]

| Číslo priemetu čiastkovej dráhy | Umiestnenie priemetov čiastkových dráh pri rozdelení na | | | | |
|------------------------------------|---|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| | 5 priemetov čiast- kových dráh | 7 priemetov čiast- kových dráh | 9 priemetov čiast- kových dráh | 11 priemetov čiast- kových dráh | 13 priemetov čiast- kových dráh |
| 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 |

Tabuľka C-2

Percentuálny podiel 5, 7, 9, 11 alebo 13 priemetov čiastkových dráh na pohyboch lietadiel

[Celková šírka variácií dráh letu (pokrývajúcich 98 % všetkých pohybov) je 5-násobkom štandardnej odchýlky]

| Číslo čiastkového úseku dráhy | Percentuálny podiel priemetov čiastkových dráh na pohyboch pri ďalšom rozdelení na | | | | |
|----------------------------------|--|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| | 5 priemetov čiast- kových dráh | 7 priemetov čiast- kových dráh | 9 priemetov čiast- kových dráh | 11 priemetov čiast- kových dráh | 13 priemetov čiast- kových dráh |
| 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 % |

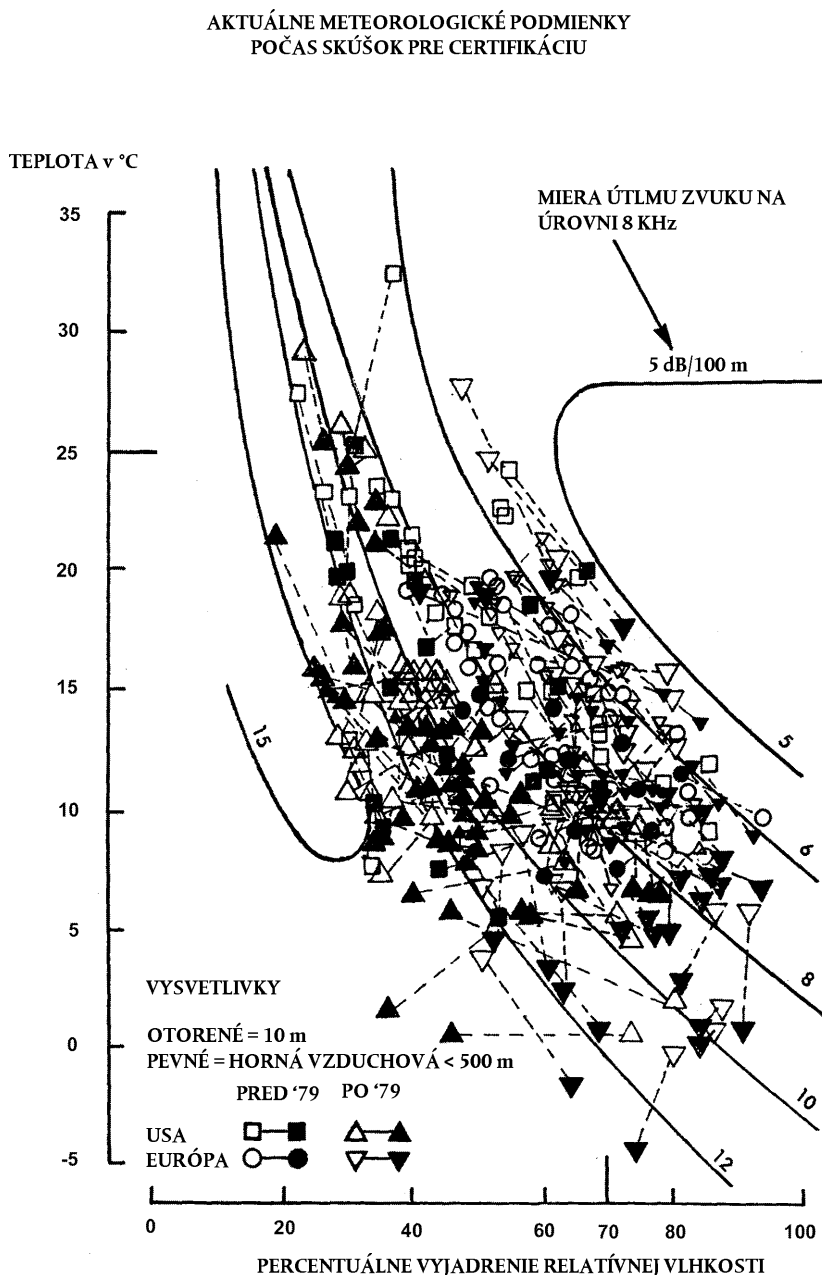
Dodatok D

Prepočet údajov NPD na nereferenčné podmienky

Hlukové príspevky každého segmentu dráhy letu sú odvodené z údajov NPD uložených v medzinárodnej databáze ANP. Treba však poznamenať, že tieto údaje boli normalizované pomocou priemerných hodnôt atmosférického útlmu definovaných v dokumente Spoločenstva automobilových, leteckých a kozmických inžinierov (SAE) č. AIR 1845. Tieto koeficienty sú priemerné hodnoty údajov stanovených počas certifikačných skúšok hluku lietadiel v Európe a USA. Značné rozdiely atmosférických podmienok (teplota a relatívna vlhkosť) pri týchto skúškach ilustruje **obrázok D-1**.

Obrázok D-1

Meteorologické podmienky zaznamenané počas skúšok pre hlukovú certifikáciu



Krivky znázornené na **obrázku D-1** vypočítané pomocou priemyselného modelu štandardného atmosférického útlmu ARP 866A ukazujú, že v rôznych skúšobných podmienkach možno očakávať podstatné rozdiely vysokofrekvenčnej (8 kHz) zvukovej absorpcie (hoci rozdiely celkovej absorpcie by boli skôr menšie).

Keďže miery útlmu uvedené v **tabuľke D-1** sú aritmetickými priermi, kompletný súbor nemožno priradiť k jednej referenčnej atmosfére (t. j. s konkrétnymi hodnotami teploty a relatívnej vlhkosti). Možno ich považovať len za vlastnosti čisto hypotetickej atmosféry, známej aj ako „atmosféra AIR-1845“.

Tabuľka D-1

Priemerné hodnoty atmosférického útlmu použité na normalizáciu údajov NPD v databáze ANP

| Stredná frekvencia tretino-oktávového pásma [Hz] | Miera útlmu [dB/100 m] | Stredná frekvencia tretino-oktávového pásma [Hz] | Miera útlmu [dB/100 m] |
|--|------------------------|--|------------------------|
| 50 | 0,033 | 800 | 0,459 |
| 63 | 0,033 | 1 000 | 0,590 |
| 80 | 0,033 | 1 250 | 0,754 |
| 100 | 0,066 | 1 600 | 0,983 |
| 125 | 0,066 | 2 000 | 1,311 |
| 160 | 0,098 | 2 500 | 1,705 |
| 200 | 0,131 | 3 150 | 2,295 |
| 250 | 0,131 | 4 000 | 3,115 |
| 315 | 0,197 | 5 000 | 3,607 |
| 400 | 0,230 | 6 300 | 5,246 |
| 500 | 0,295 | 8 000 | 7,213 |
| 630 | 0,361 | 10 000 | 9,836 |

Koeficienty útlmu v **tabuľke D-1** možno považovať za platné v primeranom rozpätí teploty a vlhkosti. Na skontrolovanie toho, či sú potrebné úpravy, by sa však mal použiť model ARP-866A používaný na výpočet priemerných koeficientov atmosférického útlmu pre priemernú teplotu letiska T a relatívnu vlhkosť RH . Ak na základe porovnania týchto hodnôt s hodnotami uvedenými v **tabuľke D-1** vyplynie že sú potrebné úpravy, mala by sa použiť nasledovná metóda.

Databáza ANP poskytuje nasledujúce NPD údaje pre každé nastavenie výkonu:

- maximálna hladina zvuku v porovnaní so šikmou vzdialenosťou, $L_{max}(d)$,
- časovo integrovaná hladina v porovnaní so vzdialenosťou pre referenčnú vzdušnú rýchlosť, $L_E(d)$ a
- nevážené spektrum referenčného zvuku v šikmej vzdialenosti 305 m (1 000 stôp), $L_{n,ref}(d_{ref})$, kde n = frekvenčné pásmo (pohybujúce sa v rozmedzí od 1 do 24 pre tretino-oktávové pásma so strednými frekvenciami od 50 Hz do 10 kHz).

Všetky údaje sú normalizované na atmosféru AIR-1845.

Úprava kriviek NPD na podmienky T a RH stanovené používateľom sa uskutočňuje v troch krokoch:

1. Najprv sa koriguje referenčné spektrum s cieľom odstrániť atmosférický útlm $\alpha_{n,ref}$ pri podmienkach SAE AIR-1845.

$$L_n(d_{ref}) = L_{n,ref}(d_{ref}) + \alpha_{n,ref} \cdot d_{ref} \quad (D-1)$$

kde $L_n(d_{ref})$ je netlmené spektrum vo vzdialenosti $d_{ref} = 305\text{m}$ a $\alpha_{n,ref}$ je koeficient atmosférického útlmu pre frekvenčné pásmo n prevzatý z **tabuľky D-1** (ale vyjadrený v dB/m).

2. Potom sa korigované spektrum upraví na každú z desiatich štandardných vzdialeností NPD d_i pomocou miery útlmu, a to tak pre i) atmosféru SAE AIR 1845, ako aj pre ii) atmosféru stanovenú používateľmi (na základe modelu SAE ARP-866A).

- i) Pre atmosféru SAE AIR 1845:

$$L_{n,ref}(d_i) = L_n(d_{ref}) - 20 \cdot \lg(d_i/d_{ref}) - \alpha_{n,ref} \cdot d_i \quad (D-2)$$

- ii) Pre atmosféru stanovenú používateľom:

$$L_{n,866A}(T,RH,d_i) = L_n(d_{ref}) - 20 \cdot \lg(d_i/d_{ref}) - \alpha_{n,866A}(T,RH) \cdot d_i \quad (D-3)$$

kde $\alpha_{n,866A}$ je koeficient atmosférickej absorpcie pre frekvenčné pásmo n (vyjadrený v dB/m) vypočítaný pomocou modelu SAE ARP-866A s teplotou T a relatívnou vlhkosťou RH .

3. Pre každú vzdialenosť NPD d_i sú tieto dve spektrá vážené krivkou A a spočítajú sa ich decibelové hodnoty na určenie výsledných vážených hladín A $L_{A,866A}$ a $L_{A,ref}$ – ktoré sa potom aritmeticky odčítajú:

$$\Delta L(T,RH,d_i) = L_{A,866A} - L_{A,ref} = 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,866A}(T,RH,d_i) - A_n)/10} - 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,ref}(d_i) - A_n)/10} \quad (D-4)$$

Prírastok ΔL je rozdiel medzi údajmi NPD v atmosfére stanovenej používateľom a referenčnej atmosfére. Tento prírastok sa pripočíta k hodnote údajov NPD z databázy ANP, aby bolo možné určiť upravené údaje NPD.

Použitím ΔL na úpravu L_{max} a L_E údajov NPD sa predpokladá, že rozdielne atmosférické podmienky ovplyvňujú len referenčné spektrum a nemajú žiaden vplyv na utváranie histórie hladín v čase. Tieto podmienky možno považovať za platné v prípade typických rozsahov šírenia zvuku a typických atmosférických podmienok.

Dodatok E

Korekcia konečného segmentu

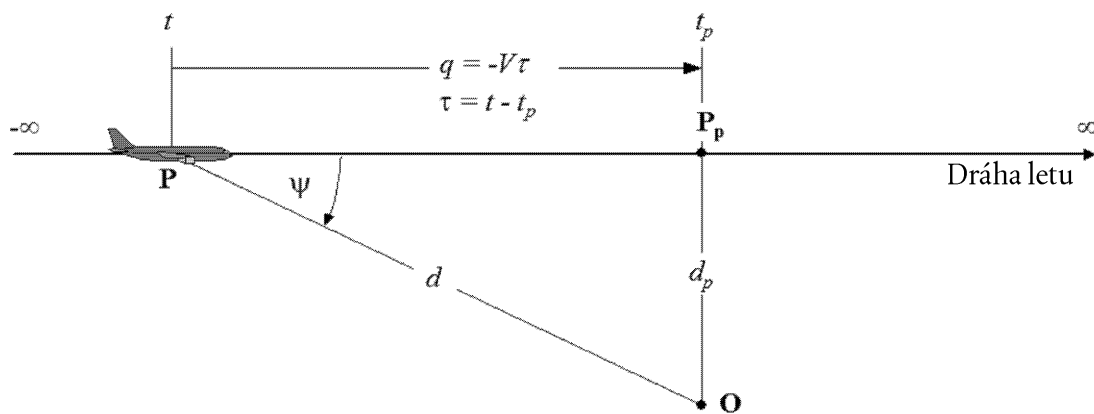
Tento dodatok charakterizuje odvodenie konečnej korekcie segmentu a s ňou spojený algoritmus podielu energie opísaný v oddiele 2.7.19.

E1 GEOMETRIA

Algoritmus podielu energie je založený na akustickom vyžarovaní zo „štvornásobného“ 90-stupňového dipólového zdroja zvuku. Má smerové vlastnosti, ktoré aproximujú vlastnosti zvuku prúdových lietadiel, minimálne v uhlovej oblasti, ktorá najviac ovplyvňuje hladinu zvukovej udalosti pod dráhou letu lietadla a na jej bočnej strane.

Obrázok E-1

Geometria medzi dráhou letu a pozíciou pozorovateľa O



Obrázok E-1 znázorňuje geometriu šírenia zvuku medzi dráhou letu a pozíciou pozorovateľa O. Lietadlo v bode P letí v homogénnom bezvetrí konštantnou rýchlosťou na priamej vodorovnej dráhe letu. Bodom jeho najbližšieho priblíženia k pozorovateľovi je P_p . Parametre sú nasledovné:

d vzdialenosť od pozorovateľa k lietadlu

d_p kolmá vzdialenosť od pozorovateľa k dráhe letu (šikmá vzdialenosť)

q vzdialenosť od P k $P_p = -V \cdot \tau$

V rýchlosť lietadla

t čas, v ktorom sa lietadlo nachádza v bode P

t_p čas, v ktorom sa lietadlo nachádza v bode najbližšieho priblíženia P_p

τ čas letu = čas relatívny k času v bode $P_p = t - t_p$

ψ uhol medzi dráhou letu a vektorom lietadlo-pozorovateľ

Treba poznamenať, že keď je lietadlo pred pozíciou pozorovateľa (ako ilustruje **obrázok E-1**), je čas letu τ vo vzťahu k bodu najbližšieho priblíženia záporný, a relatívna vzdialenosť q od bodu najbližšieho priblíženia sa v tomto prípade stane kladná. Ak je lietadlo pred pozorovateľom, q sa stane záporná.

E2 ODHAD PODIELU ENERGIE

Základný pojem podielu energie slúži na vyjadrenie hlukovej expozície E , ktorá vznikla v pozícii pozorovateľa zo segmentu dráhy letu $\mathbf{P}_1\mathbf{P}_2$ (so začiatčným bodom \mathbf{P}_1 a koncovým bodom \mathbf{P}_2) vynásobením expozície E_∞ z celej nekonečnej dráhy preletu jednoduchým koeficientom – koeficientom *podielu energie* F :

$$E = F \cdot E_\infty \quad (\text{E-1})$$

Keďže expozícia sa môže vyjadriť ako časový integrál strednej kvadratickej (váženej) hladiny akustického tlaku, t. j.

$$E = \text{const} \cdot \int p^2(\tau) d\tau \quad (\text{E-2})$$

na výpočet hodnoty E musí byť stredný kvadratický tlak vyjadrený ako funkcia so známymi geometrickými a prevádzkovými parametrami. Pre 90° zdroj dipólu platí:

$$p^2 = p_p^2 \cdot \frac{d_p^2}{d^2} \cdot \sin^2\psi = p_p^2 \cdot \frac{d_p^4}{d^4} \quad (\text{E-3})$$

kde p^2 a p_p^2 sú zaznamenané stredné kvadratické hodnoty akustického tlaku, ktoré vznikajú, keď lietadlo prechádza bodmi \mathbf{P} a \mathbf{P}_p .

Tento relatívne jednoduchý vzťah sa považuje za dobrú simuláciu hluku prúdových lietadiel, hoci skutočné mechanizmy, ktoré sa na ňom podieľajú, sú mimoriadne zložité. Výraz d_p^2/d^2 v rovnici E-3 opisuje len mechanizmus guľového rozloženia, ktorý sa hodí na bodový zdroj, nekonečnú rýchlosť zvuku a homogénnu nerozptyľujúcu atmosféru. Všetky ostatné fyzikálne javy – smerovosť zdroja zvuku, konečná rýchlosť zvuku, atmosférická absorpcia, Dopplerov posuv atď. – sú implicitne zahrnuté vo výraze $\sin^2\psi$. Vplyvom tohto faktora sa stredný kvadratický tlak znižuje nepriamo úmerne hodnote d^4 ; odtiaľ pochádza výraz „zdroj štvrtej mocniny“.

Ak zameníme

$$d^2 = d_p^2 + q^2 = d_p^2 + (V \cdot \tau)^2 \text{ and } \left(\frac{d}{d_p}\right)^2 = 1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p}\right)^2$$

potom sa dá stredný kvadratický tlak vyjadriť ako funkcia času (opäť sa nevezme do úvahy čas šírenia zvuku):

$$p^2 = p_p^2 \cdot \left(1 + \left(\frac{V \cdot \tau}{d_p}\right)^2\right)^{-2} \quad (\text{E-4})$$

Použitím v rovnici (E-2) a nahradením

$$\alpha = \frac{V \cdot \tau}{d_p} \quad (\text{E-5})$$

hlukovú expozíciu na pozícii pozorovateľa z preletu v časovom intervale $[\tau_1, \tau_2]$ možno vyjadriť ako

$$E = \text{const} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \int_{\alpha_1}^{\alpha_2} \frac{1}{(1 + \alpha^2)^2} d\alpha \quad (\text{E-6})$$

Riešením tohto integrálu je:

$$E = \text{const} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \cdot \frac{1}{2} \left(\frac{\alpha_2}{1 + \alpha_2^2} + \arctan \alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1 + \alpha_1^2} - \arctan \alpha_1 \right) \quad (\text{E-7})$$

Integráciou za celý interval $[-\infty, +\infty]$ (t. j. za celú nekonečnú dráhu letu) možno získať nasledujúce vyjadrenie celkovej expozície E_∞ :

$$E_\infty = \text{const} \cdot \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V} \quad (\text{E-8})$$

a podiel energie podľa rovnice E-1 bude teda nasledovný

$$F = \frac{1}{\pi} \left(\frac{\alpha_2}{1 + \alpha_2^2} + \arctan \alpha_2 - \frac{\alpha_1}{1 + \alpha_1^2} - \arctan \alpha_1 \right) \quad (\text{E-9})$$

E3 SÚLAD MERANÍ MAXIMÁLNYCH A ČASOVO INTEGROVANÝCH HODNÔT – KÓTOVANÁ VZDIALENOSŤ

V dôsledku použitia jednoduchého dipólového modelu na definovanie podielu energie dochádza k špecifickému teoretickému rozdielu ΔL medzi úrovňami hlukovej udalosti L_{\max} a L_E . Ak má byť model izofóny vnútorne konzistentný, je potrebné vyrovnať rozdielne hodnoty určené z kriviek NPD. Problém spočíva v tom, že údaje NPD vychádzajú zo skutočných meraní hluku lietadiel, ktoré sa nemusia nevyhnutne zhodovať s touto jednoduchou teóriou. Táto teória preto potrebuje dodatočný prvok flexibility. V zásade sú však premenné α_1 a α_2 určené geometriou a rýchlosťou lietadla – čím sa neponecháva ďalší slobodný priestor. Riešenie ponúka pojem *váženej vzdialenosti* d_λ , a to nasledovným spôsobom.

Hladina expozície $L_{E,\infty}$, v tabuľkách databázy ANP uvedená ako funkcia d_p pre referenčnú rýchlosť V_{ref} , sa môže vyjadriť ako

$$L_{E,\infty}(V_{ref}) = 10 \cdot \lg \left[\frac{\int_{-\infty}^{\infty} p^2 \cdot dt}{p_0^2 \cdot t_{ref}} \right] \quad (\text{E-10})$$

kde p_0 je štandardný referenčný tlak a t_{ref} je referenčný čas (= 1 s pre SEL). Pre skutočnú rýchlosť V to potom bude

$$L_{E,\infty}(V) = L_{E,\infty}(V_{ref}) + 10 \cdot \lg \left(\frac{V_{ref}}{V} \right) \quad (\text{E-11})$$

Podobne sa dá i maximálna hladina zvukovej udalosti L_{\max} zapísať ako

$$L_{\max} = 10 \cdot \lg \left[\frac{p_p^2}{p_0^2} \right] \quad (\text{E-12})$$

Pre zdroj dipólu sa použitím rovníc E-8, E-11 a E-12, pričom (z rovníc E-2 a E-8) platí $\int_{-\infty}^{\infty} p^2 \cdot dt = \frac{\pi}{2} \cdot p_p^2 \cdot \frac{d_p}{V}$, dá rozdiel ΔL zapísať aj ako:

$$\Delta L = L_{E,\infty} - L_{\max} = 10 \cdot \lg \left[\frac{V}{V_{ref}} \cdot \left(\frac{\pi p_p^2 d_p}{2 p_p^2 V} \right) \cdot \frac{1}{p_0^2 \cdot t_{ref}} \right] - 10 \cdot \lg \left[\frac{p_p^2}{p_0^2} \right] \quad (\text{E-13})$$

Takto sa dá vyrovnať hodnota ΔL určená z údajov NPD len vtedy, ak sa šikmá vzdialenosť d_p použitá pri výpočte podielu energie nahradí *váženou vzdialenosťou* d_λ , ktorá je daná ako

$$d_\lambda = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_{ref} \cdot 10^{(L_{E,\infty} - L_{\max})/10} \quad (\text{E-14a})$$

alebo

$$d_\lambda = d_0 \cdot 10^{(L_{E,\infty} - L_{\max})/10} \text{ with } d_0 = \frac{2}{\pi} \cdot V_{ref} \cdot t_{ref} \quad (\text{E-14b})$$

Nahradením d_λ za d_p v rovnici E-5 a použitím definície $q = V\tau$ z **obrázku E-1** sa parametre α_1 a α_2 v rovnici E-9 dajú zapísať (pričom $q = q_1$ sa umiestni na počiatočný bod a $q - \lambda = q_2$ na koncový bod segmentu dráhy letu s dĺžkou λ) aj ako

$$\alpha_1 = \frac{-q_1}{d_\lambda} \text{ and } \alpha_2 = \frac{-q_1 + \lambda}{d_\lambda} \quad (\text{E-15})$$

Nevyhnutosť nahradiť skutočnú šikmú vzdialenosť váženou vzdialenosťou znižuje jednoduchosť štvornásobného 90-stupňového dipólového modelu. Keďže sa však kalibruje prakticky na mieste pomocou údajov získaných z meraní, algoritmus podielu energie možno považovať za poloempirický, a nie len čisto teoretický.

Dodatok G

Databáza pre zdroje hluku železničnej dopravy

Tento dodatok obsahuje databázu pre väčšinu existujúcich zdrojov hluku železničnej dopravy, ktoré sa majú použiť na výpočet hluku železničnej dopravy podľa metódy opísanej v časti 2.3 Hluk železničnej dopravy.

Tabuľka G-1

Koeficienty $L_{r,TR,i}$ a $L_{r,VEH,i}$ pre drsnosť koľajníc a kolies

| Vlnová dĺžka | $L_{r,VEH,i}$ | | | | |
|--------------|---------------|------|--|------------------|----------------|
| | Min | Max | Liatinová brzda pôsobiaci na obežnú plochu kolesa | Kompozitná brzda | Kotúčová brzda |
| 1 000 mm | - 15,0 | 25,0 | 2,2 | - 4,0 | - 5,9 |
| 800 mm | - 15,0 | 25,0 | 2,2 | - 4,0 | - 5,9 |
| 630 mm | - 15,0 | 25,0 | 2,2 | - 4,0 | - 5,9 |
| 500 mm | - 15,0 | 25,0 | 2,2 | - 4,0 | - 5,9 |
| 400 mm | - 15,0 | 25,0 | 2,2 | - 4,0 | - 5,9 |
| 315 mm | - 15,0 | 25,0 | 2,2 | - 4,0 | - 5,9 |
| 250 mm | - 15,0 | 25,0 | 2,2 | - 4,0 | 2,3 |
| 200 mm | - 15,0 | 25,0 | 2,2 | - 4,0 | 2,8 |
| 160 mm | - 15,0 | 25,0 | 2,4 | - 4,0 | 2,6 |
| 120 mm | - 15,0 | 25,0 | 0,6 | - 4,0 | 1,2 |
| 100 mm | - 15,0 | 25,0 | 2,6 | - 4,0 | 2,1 |
| 80 mm | - 15,0 | 25,0 | 5,8 | - 4,3 | 0,9 |
| 63 mm | - 15,0 | 25,0 | 8,8 | - 4,6 | - 0,3 |
| 50 mm | - 15,0 | 25,0 | 11,1 | - 4,9 | - 1,6 |
| 40 mm | - 15,0 | 25,0 | 11,0 | - 5,2 | - 2,9 |
| 31,5 mm | - 15,0 | 25,0 | 9,8 | - 6,3 | - 4,9 |
| 25 mm | - 15,0 | 25,0 | 7,5 | - 6,8 | - 7,0 |
| 20 mm | - 15,0 | 25,0 | 5,1 | - 7,2 | - 8,6 |
| 16 mm | - 15,0 | 25,0 | 3,0 | - 7,3 | - 9,3 |
| 12 mm | - 15,0 | 25,0 | 1,3 | - 7,3 | - 9,5 |
| 10 mm | - 15,0 | 25,0 | 0,2 | - 7,1 | - 10,1 |
| 8 mm | - 15,0 | 25,0 | - 0,7 | - 6,9 | - 10,3 |

| Vlnová dĺžka | $L_{r,VEH,i}$ | | | | |
|--------------|---------------|------|--|------------------|----------------|
| | Min | Max | Liatinová brzda pôsobiaca na obežnú plochu kolesa | Kompozitná brzda | Kotúčová brzda |
| 6,3 mm | - 15,0 | 25,0 | - 1,2 | - 6,7 | - 10,3 |
| 5 mm | - 15,0 | 25,0 | - 1,0 | - 6,0 | - 10,8 |
| 4 mm | - 15,0 | 25,0 | 0,3 | - 3,7 | - 10,9 |
| 3,2 mm | - 15,0 | 25,0 | 0,2 | - 2,4 | - 9,5 |
| 2,5 mm | - 15,0 | 25,0 | 1,3 | - 2,6 | - 9,5 |
| 2 mm | - 15,0 | 25,0 | 3,1 | - 2,5 | - 9,5 |
| 1,6 mm | - 15,0 | 25,0 | 3,1 | - 2,5 | - 9,5 |
| 1,2 mm | - 15,0 | 25,0 | 3,1 | - 2,5 | - 9,5 |
| 1 mm | - 15,0 | 25,0 | 3,1 | - 2,5 | - 9,5 |
| 0,8 mm | - 15,0 | 25,0 | 3,1 | - 2,5 | - 9,5 |

| Vlnová dĺžka | $L_{r,VEH,i}$ | | | |
|--------------|---------------|------|--|--|
| | Min | Max | EN ISO 3095:2013 (Dobre udržiavaná a veľmi hladká) | Priemerná sieť (Bežne udržiavaná hladká) |
| 1 000 mm | - 15,0 | 22,0 | 17,1 | 11,0 |
| 800 mm | - 15,0 | 22,0 | 17,1 | 11,0 |
| 630 mm | - 15,0 | 22,0 | 17,1 | 11,0 |
| 500 mm | - 15,0 | 22,0 | 17,1 | 11,0 |
| 400 mm | - 15,0 | 22,0 | 17,1 | 11,0 |
| 315 mm | - 15,0 | 22,0 | 15,0 | 10,0 |
| 250 mm | - 15,0 | 22,0 | 13,0 | 9,0 |
| 200 mm | - 15,0 | 22,0 | 11,0 | 8,0 |
| 160 mm | - 15,0 | 22,0 | 9,0 | 7,0 |
| 120 mm | - 15,0 | 22,0 | 7,0 | 6,0 |
| 100 mm | - 15,0 | 22,0 | 4,9 | 5,0 |
| 80 mm | - 15,0 | 22,0 | 2,9 | 4,0 |
| 63 mm | - 15,0 | 22,0 | 0,9 | 3,0 |
| 50 mm | - 15,0 | 22,0 | - 1,1 | 2,0 |
| 40 mm | - 15,0 | 22,0 | - 3,2 | 1,0 |

| Vlnová dĺžka | $L_{r,VEH,i}$ | | | |
|--------------|---------------|------|--|--|
| | Min | Max | EN ISO 3095:2013 (Dobre udržiavaná a veľmi hladká) | Priemerná sieť (Bežne udržiavaná hladká) |
| 31,5 mm | - 15,0 | 22,0 | - 5,0 | 0,0 |
| 25 mm | - 15,0 | 22,0 | - 5,6 | - 1,0 |
| 20 mm | - 15,0 | 22,0 | - 6,2 | - 2,0 |
| 16 mm | - 15,0 | 22,0 | - 6,8 | - 3,0 |
| 12 mm | - 15,0 | 22,0 | - 7,4 | - 4,0 |
| 10 mm | - 15,0 | 22,0 | - 8,0 | - 5,0 |
| 8 mm | - 15,0 | 22,0 | - 8,6 | - 6,0 |
| 6,3 mm | - 15,0 | 22,0 | - 9,2 | - 7,0 |
| 5 mm | - 15,0 | 22,0 | - 9,8 | - 8,0 |
| 4 mm | - 15,0 | 22,0 | - 10,4 | - 9,0 |
| 3,2 mm | - 15,0 | 22,0 | - 11,0 | - 10,0 |
| 2,5 mm | - 15,0 | 22,0 | - 11,6 | - 11,0 |
| 2 mm | - 15,0 | 22,0 | - 12,2 | - 12,0 |
| 1,6 mm | - 15,0 | 22,0 | - 12,8 | - 13,0 |
| 1,2 mm | - 15,0 | 22,0 | - 13,4 | - 14,0 |
| 1 mm | - 15,0 | 22,0 | - 14,0 | - 15,0 |
| 0,8 mm | - 15,0 | 22,0 | - 14,0 | - 15,0 |

Tabuľka G-2

Koeficienty $A_{3,i}$ pre kontaktný filter

| Vlnová dĺžka | $A_{3,i}$ | | | | | | |
|--------------|-----------|-----|--|--|---|---|--|
| | Min | Max | Zaťaženie nápravy 50kN - priemer kolesa 360mm | Zaťaženie nápravy 50kN - priemer kolesa 680mm | Zaťaženie nápravy 25kN- priemer kolesa 920mm | Zaťaženie nápravy 50kN- priemer kolesa 920mm | Zaťaženie nápravy 100kN- priemer kolesa 920mm |
| 1 000 mm | - 30,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 800 mm | - 30,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 630 mm | - 30,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 500 mm | - 30,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 400 mm | - 30,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

| Vlnová dĺžka | A _{3,i} | | | | | | |
|--------------|------------------|-----|--|--|---|---|--|
| | Min | Max | Zaťaženie nápravy 50kN - priemer kolesa 360mm | Zaťaženie nápravy 50kN - priemer kolesa 680mm | Zaťaženie nápravy 25kN- priemer kolesa 920mm | Zaťaženie nápravy 50kN- priemer kolesa 920mm | Zaťaženie nápravy 100kN- priemer kolesa 920mm |
| 315 mm | - 30,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 250 mm | - 30,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 200 mm | - 30,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 160 mm | - 30,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 120 mm | - 30,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 100 mm | - 30,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 80 mm | - 30,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | - 0,2 | - 0,2 |
| 63 mm | - 30,0 | 0,0 | 0,0 | - 0,2 | - 0,2 | - 0,5 | - 0,6 |
| 50 mm | - 30,0 | 0,0 | - 0,2 | - 0,4 | - 0,5 | - 0,9 | - 1,3 |
| 40 mm | - 30,0 | 0,0 | - 0,5 | - 0,7 | - 0,9 | - 1,6 | - 2,2 |
| 31,5 mm | - 30,0 | 0,0 | - 1,2 | - 1,5 | - 1,6 | - 2,5 | - 3,7 |
| 25 mm | - 30,0 | 0,0 | - 2,0 | - 2,8 | - 2,5 | - 3,8 | - 5,8 |
| 20 mm | - 30,0 | 0,0 | - 3,0 | - 4,5 | - 3,8 | - 5,8 | - 9,0 |
| 16 mm | - 30,0 | 0,0 | - 4,3 | - 7,0 | - 5,8 | - 8,5 | - 11,5 |
| 12 mm | - 30,0 | 0,0 | - 6,0 | - 10,3 | - 8,5 | - 11,4 | - 12,5 |
| 10 mm | - 30,0 | 0,0 | - 8,4 | - 12,0 | - 12,0 | - 12,0 | - 12,0 |
| 8 mm | - 30,0 | 0,0 | - 12,0 | - 12,5 | - 12,6 | - 13,5 | - 14,0 |
| 6,3 mm | - 30,0 | 0,0 | - 11,5 | - 13,5 | - 13,5 | - 14,5 | - 15,0 |
| 5 mm | - 30,0 | 0,0 | - 12,5 | - 16,0 | - 14,5 | - 16,0 | - 17,0 |
| 4 mm | - 30,0 | 0,0 | - 13,9 | - 16,0 | - 16,0 | - 16,5 | - 18,4 |
| 3,2 mm | - 30,0 | 0,0 | - 14,7 | - 16,5 | - 16,5 | - 17,7 | - 19,5 |
| 2,5 mm | - 30,0 | 0,0 | - 15,6 | - 17,0 | - 17,7 | - 18,6 | - 20,5 |
| 2 mm | - 30,0 | 0,0 | - 16,6 | - 18,0 | - 18,6 | - 19,6 | - 21,5 |
| 1,6 mm | - 30,0 | 0,0 | - 17,6 | - 19,0 | - 19,6 | - 20,6 | - 22,4 |
| 1,2 mm | - 30,0 | 0,0 | - 18,6 | - 20,2 | - 20,6 | - 21,6 | - 23,5 |
| 1 mm | - 30,0 | 0,0 | - 19,6 | - 21,2 | - 21,6 | - 22,6 | - 24,5 |
| 0,8 mm | - 30,0 | 0,0 | - 20,6 | - 22,2 | - 22,6 | - 23,6 | - 25,4 |

Tabuľka G-3

Koeficienty $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ a $L_{H,VEH,SUP,i}$ pre prenosové funkcie

Hodnoty sú vyjadrené ako hladina akustického výkonu na nápravu

| Frekvencia | $L_{H,TR,i}$ | | | | | | | | |
|------------|--------------|-------|--|--|--|--|--|--|-----------------|
| | Min | Max | Mono-blokové podvaly na mäkkom podloží | Mono-blokové podvaly na podloží strednej tuhosti | Mono-blokové podvaly na tvrdom podloží | Dvoj-blokové podvaly na mäkkom podloží | Dvoj-blokové podvaly na podloží strednej tuhosti | Dvoj-blokové podvaly na tvrdom podloží | Drevené podvaly |
| 50 Hz | 0,0 | 140,0 | 53,3 | 50,9 | 50,1 | 50,9 | 50,0 | 49,8 | 44,0 |
| 63 Hz | 0,0 | 140,0 | 59,3 | 57,8 | 57,2 | 56,6 | 56,1 | 55,9 | 51,0 |
| 80 Hz | 0,0 | 140,0 | 67,2 | 66,5 | 66,3 | 64,3 | 64,1 | 64,0 | 59,9 |
| 100 Hz | 0,0 | 140,0 | 75,9 | 76,8 | 77,2 | 72,3 | 72,5 | 72,5 | 70,8 |
| 125 Hz | 0,0 | 140,0 | 79,2 | 80,9 | 81,6 | 75,4 | 75,8 | 75,9 | 75,1 |
| 160 Hz | 0,0 | 140,0 | 81,8 | 83,3 | 84,0 | 78,5 | 79,1 | 79,4 | 76,9 |
| 200 Hz | 0,0 | 140,0 | 84,2 | 85,8 | 86,5 | 81,8 | 83,6 | 84,4 | 77,2 |
| 250 Hz | 0,0 | 140,0 | 88,6 | 90,0 | 90,7 | 86,6 | 88,7 | 89,7 | 80,9 |
| 316 Hz | 0,0 | 140,0 | 91,0 | 91,6 | 92,1 | 89,1 | 89,6 | 90,2 | 85,3 |
| 400 Hz | 0,0 | 140,0 | 94,5 | 93,9 | 94,3 | 91,9 | 89,7 | 90,2 | 92,5 |
| 500 Hz | 0,0 | 140,0 | 97,0 | 95,6 | 95,8 | 94,5 | 90,6 | 90,8 | 97,0 |
| 630 Hz | 0,0 | 140,0 | 99,2 | 97,4 | 97,0 | 97,5 | 93,8 | 93,1 | 98,7 |
| 800 Hz | 0,0 | 140,0 | 104,0 | 101,7 | 100,3 | 104,0 | 100,6 | 97,9 | 102,8 |
| 1 000 Hz | 0,0 | 140,0 | 107,1 | 104,4 | 102,5 | 107,9 | 104,7 | 101,1 | 105,4 |
| 1 250 Hz | 0,0 | 140,0 | 108,3 | 106,0 | 104,2 | 108,9 | 106,3 | 103,4 | 106,5 |
| 1 600 Hz | 0,0 | 140,0 | 108,5 | 106,8 | 105,4 | 108,8 | 107,1 | 105,4 | 106,4 |
| 2 000 Hz | 0,0 | 140,0 | 109,7 | 108,3 | 107,1 | 109,8 | 108,8 | 107,7 | 107,5 |
| 2 500 Hz | 0,0 | 140,0 | 110,0 | 108,9 | 107,9 | 110,2 | 109,3 | 108,5 | 108,1 |
| 3 160 Hz | 0,0 | 140,0 | 110,0 | 109,1 | 108,2 | 110,1 | 109,4 | 108,7 | 108,4 |
| 4 000 Hz | 0,0 | 140,0 | 110,0 | 109,4 | 108,7 | 110,1 | 109,7 | 109,1 | 108,7 |
| 5 000 Hz | 0,0 | 140,0 | 110,3 | 109,9 | 109,4 | 110,3 | 110,0 | 109,6 | 109,1 |
| 6 350 Hz | 0,0 | 140,0 | 110,0 | 109,9 | 109,7 | 109,9 | 109,8 | 109,6 | 109,1 |

| Frekvencia | $L_{H,TR,i}$ | | | | | | | | |
|------------|--------------|-------|--|--|--|--|--|--|-----------------|
| | Min | Max | Mono-blokové podvaly na mäkkom podloží | Mono-blokové podvaly na podloží strednej tuhosti | Mono-blokové podvaly na tvrdom podloží | Dvoj-blokové podvaly na mäkkom podloží | Dvoj-blokové podvaly na podloží strednej tuhosti | Dvoj-blokové podvaly na tvrdom podloží | Drevené podvaly |
| 8 000 Hz | 0,0 | 140,0 | 110,1 | 110,3 | 110,4 | 110,0 | 110,0 | 109,9 | 109,5 |
| 10 000 Hz | 0,0 | 140,0 | 110,6 | 111,0 | 111,4 | 110,4 | 110,5 | 110,6 | 110,2 |

| Frekvencia | $L_{H,VEH,i}$ | | | | | | |
|------------|---------------|-------|---|---|---|---|--|
| | Min | Max | Koleso s priemerom 920 mm, žiadne opatrenie | Koleso s priemerom 840 mm, žiadne opatrenie | Koleso s priemerom 680 mm, žiadne opatrenie | Koleso s priemerom 1 200 mm, žiadne opatrenie | |
| 50 Hz | 60,0 | 140,0 | 75,4 | 75,4 | 75,4 | 75,4 | |
| 63 Hz | 60,0 | 140,0 | 77,3 | 77,3 | 77,3 | 77,3 | |
| 80 Hz | 60,0 | 140,0 | 81,1 | 81,1 | 81,1 | 81,1 | |
| 100 Hz | 60,0 | 140,0 | 84,1 | 84,1 | 84,1 | 84,1 | |
| 125 Hz | 60,0 | 140,0 | 83,3 | 82,8 | 82,8 | 82,8 | |
| 160 Hz | 60,0 | 140,0 | 84,3 | 83,3 | 83,3 | 83,3 | |
| 200 Hz | 60,0 | 140,0 | 86,0 | 84,1 | 83,9 | 84,5 | |
| 250 Hz | 60,0 | 140,0 | 90,1 | 86,9 | 86,3 | 90,4 | |
| 316 Hz | 60,0 | 140,0 | 89,8 | 87,9 | 88,0 | 90,4 | |
| 400 Hz | 60,0 | 140,0 | 89,0 | 89,9 | 92,2 | 89,9 | |
| 500 Hz | 60,0 | 140,0 | 88,8 | 90,9 | 93,9 | 90,1 | |
| 630 Hz | 60,0 | 140,0 | 90,4 | 91,5 | 92,5 | 91,3 | |
| 800 Hz | 60,0 | 140,0 | 92,4 | 91,5 | 90,9 | 91,5 | |
| 1 000 Hz | 60,0 | 140,0 | 94,9 | 93,0 | 90,4 | 93,6 | |
| 1 250 Hz | 60,0 | 140,0 | 100,4 | 98,7 | 93,2 | 100,5 | |
| 1 600 Hz | 60,0 | 140,0 | 104,6 | 101,6 | 93,5 | 104,6 | |
| 2 000 Hz | 60,0 | 140,0 | 109,6 | 107,6 | 99,6 | 115,6 | |
| 2 500 Hz | 60,0 | 140,0 | 114,9 | 111,9 | 104,9 | 115,9 | |
| 3 160 Hz | 60,0 | 140,0 | 115,0 | 114,5 | 108,0 | 116,0 | |

| Frekvencia | $L_{H,VEH,i}$ | | | | | |
|------------|---------------|-------|--|--|--|--|
| | Min | Max | Koleso s priemerom 920 mm, žiadne opatrenie | Koleso s priemerom 840 mm, žiadne opatrenie | Koleso s priemerom 680 mm, žiadne opatrenie | Koleso s priemerom 1 200 mm, žiadne opatrenie |
| 4 000 Hz | 60,0 | 140,0 | 115,0 | 114,5 | 111,0 | 116,0 |
| 5 000 Hz | 60,0 | 140,0 | 115,5 | 115,0 | 111,5 | 116,5 |
| 6 350 Hz | 60,0 | 140,0 | 115,6 | 115,1 | 111,6 | 116,6 |
| 8 000 Hz | 60,0 | 140,0 | 116,0 | 115,5 | 112,0 | 117,0 |
| 10 000 Hz | 60,0 | 140,0 | 116,7 | 116,2 | 112,7 | 117,7 |

| Frekvencia | $L_{H,VEH,SUP,i}$ | | |
|------------|-------------------|-------|----------|
| | Min | Max | Norma EÚ |
| 50 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 63 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 80 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 100 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 125 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 160 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 200 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 250 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 316 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 400 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 500 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 630 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 800 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 1 000 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 1 250 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 1 600 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 2 000 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 2 500 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 3 160 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 4 000 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |

| Frekvencia | $L_{H,VEH,SUP,i}$ | | |
|------------|-------------------|-------|----------|
| | Min | Max | Norma EÚ |
| 5 000 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 6 350 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 8 000 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |
| 10 000 Hz | 0,0 | 140,0 | 0,0 |

Tabuľka G-4

Koeficienty $L_{R,IMPACT,i}$ pre nárazový hluk

| Vlnová dĺžka | $L_{R,IMPACT,i}$ | | |
|--------------|------------------|-----|--|
| | Min | Max | Jedna výhybka/spoj/križovatka/ 100m |
| 1 000 mm | - 40 | 30 | 22,4 |
| 800 mm | - 40 | 30 | 22,4 |
| 630 mm | - 40 | 30 | 22,4 |
| 500 mm | - 40 | 30 | 23,8 |
| 400 mm | - 40 | 30 | 24,7 |
| 315 mm | - 40 | 30 | 24,7 |
| 250 mm | - 40 | 30 | 23,4 |
| 200 mm | - 40 | 30 | 21,7 |
| 160 mm | - 40 | 30 | 20,2 |
| 120 mm | - 40 | 30 | 20,4 |
| 100 mm | - 40 | 30 | 20,8 |
| 80 mm | - 40 | 30 | 20,9 |
| 63 mm | - 40 | 30 | 19,8 |
| 50 mm | - 40 | 30 | 18 |
| 40 mm | - 40 | 30 | 16 |
| 31,5 mm | - 40 | 30 | 13 |
| 25 mm | - 40 | 30 | 10 |
| 20 mm | - 40 | 30 | 6 |
| 16 mm | - 40 | 30 | 1 |
| 12 mm | - 40 | 30 | - 4 |

| Vlnová dĺžka | $L_{R,IMPACT,i}$ | | |
|--------------|------------------|-----|--|
| | Min | Max | Jedna výhybka/spoj/križovatka/ 100m |
| 10 mm | - 40 | 30 | - 11 |
| 8 mm | - 40 | 30 | - 16,5 |
| 6,3 mm | - 40 | 30 | - 18,5 |
| 5 mm | - 40 | 30 | - 21 |
| 4 mm | - 40 | 30 | - 22,5 |
| 3,2 mm | - 40 | 30 | - 24,7 |
| 2,5 mm | - 40 | 30 | - 26,6 |
| 2 mm | - 40 | 30 | - 28,6 |
| 1,6 mm | - 40 | 30 | - 30,6 |
| 1,2 mm | - 40 | 30 | - 32,6 |
| 1 mm | - 40 | 30 | - 34 |
| 0,8 mm | - 40 | 30 | - 34 |

Tabuľka G-5

Koeficienty $L_{w,0,idling}$ pre hluk trakcie

(Hodnoty sú vyjadrené ako hladina akustického výkonu na vozidlo)

| Frekvencia | $L_{w,0,idling}$ | | | | | | | | | | | | | |
|------------|------------------|---------|---------|---------|----------------------------------|---------|------------------------------------|---------|----------------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------------|---------|
| | Min | | Max | | Dieselová lokomotíva (c. 800 kW) | | Dieselová lokomotíva (c. 2 200 kW) | | Dieselová ucelená jednotka | | Elektrická lokomotíva | | Elektrická ucelená jednotka | |
| | Zdroj A | Zdroj B | Zdroj A | Zdroj B | Zdroj A | Zdroj B | Zdroj A | Zdroj B | Zdroj A | Zdroj B | Zdroj A | Zdroj B | Zdroj A | Zdroj B |
| 50 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 98,9 | 103,2 | 99,4 | 103,7 | 82,6 | 86,9 | 87,9 | 92,2 | 80,5 | 84,8 |
| 63 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 94,8 | 100,0 | 107,3 | 112,5 | 82,5 | 87,7 | 90,8 | 96,0 | 81,4 | 86,6 |
| 80 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 92,6 | 95,5 | 103,1 | 106,0 | 89,3 | 92,2 | 91,6 | 94,5 | 80,5 | 83,4 |
| 100 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 94,6 | 94,0 | 102,1 | 101,5 | 90,3 | 89,7 | 94,6 | 94,0 | 82,2 | 81,6 |
| 125 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 92,8 | 93,3 | 99,3 | 99,8 | 93,5 | 94,0 | 94,8 | 95,3 | 80,0 | 80,5 |
| 160 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 92,8 | 93,6 | 99,3 | 100,1 | 99,5 | 100,3 | 96,8 | 97,6 | 79,7 | 80,5 |
| 200 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 93,0 | 92,9 | 99,5 | 99,4 | 98,7 | 98,6 | 104,0 | 103,9 | 79,6 | 79,5 |
| 250 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 94,8 | 92,7 | 101,3 | 99,2 | 95,5 | 93,4 | 100,8 | 98,7 | 96,4 | 94,3 |
| 316 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 94,6 | 92,4 | 101,1 | 98,9 | 90,3 | 88,1 | 99,6 | 97,4 | 80,5 | 78,3 |
| 400 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 95,7 | 92,8 | 102,2 | 99,3 | 91,4 | 88,5 | 101,7 | 98,8 | 81,3 | 78,4 |
| 500 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 95,6 | 92,8 | 102,1 | 99,3 | 91,3 | 88,5 | 98,6 | 95,8 | 97,2 | 94,4 |
| 630 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 98,6 | 96,8 | 101,1 | 99,3 | 90,3 | 88,5 | 95,6 | 93,8 | 79,5 | 77,7 |

| Frekvencia | $L_{w,0,adling}$ | | | | | | | | | | | | | |
|------------|------------------|---------|---------|---------|----------------------------------|---------|------------------------------------|---------|----------------------------|---------|-----------------------|---------|-----------------------------|---------|
| | Min | | Max | | Dieselová lokomotíva (c. 800 kW) | | Dieselová lokomotíva (c. 2 200 kW) | | Dieselová ucelená jednotka | | Elektrická lokomotíva | | Elektrická ucelená jednotka | |
| | Zdroj A | Zdroj B | Zdroj A | Zdroj B | Zdroj A | Zdroj B | Zdroj A | Zdroj B | Zdroj A | Zdroj B | Zdroj A | Zdroj B | Zdroj A | Zdroj B |
| 800 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 95,2 | 92,7 | 101,7 | 99,2 | 90,9 | 88,4 | 95,2 | 92,7 | 79,8 | 77,3 |
| 1 000 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 95,1 | 93,0 | 101,6 | 99,5 | 91,8 | 89,7 | 96,1 | 94,0 | 86,7 | 84,6 |
| 1 250 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 95,1 | 92,9 | 99,3 | 97,1 | 92,8 | 90,6 | 92,1 | 89,9 | 81,7 | 79,5 |
| 1 600 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 94,1 | 93,1 | 96,0 | 95,0 | 92,8 | 91,8 | 89,1 | 88,1 | 82,7 | 81,7 |
| 2 000 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 94,1 | 93,2 | 93,7 | 92,8 | 90,8 | 89,9 | 87,1 | 86,2 | 80,7 | 79,8 |
| 2 500 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 99,4 | 98,3 | 101,9 | 100,8 | 88,1 | 87,0 | 85,4 | 84,3 | 78,0 | 76,9 |
| 3 160 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 92,5 | 91,5 | 89,5 | 88,5 | 85,2 | 84,2 | 83,5 | 82,5 | 75,1 | 74,1 |
| 4 000 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 89,5 | 88,7 | 87,1 | 86,3 | 83,2 | 82,4 | 81,5 | 80,7 | 72,1 | 71,3 |
| 5 000 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 87,0 | 86,0 | 90,5 | 89,5 | 81,7 | 80,7 | 80,0 | 79,0 | 69,6 | 68,6 |
| 6 350 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 84,1 | 83,4 | 31,4 | 30,7 | 78,8 | 78,1 | 78,1 | 77,4 | 66,7 | 66,0 |
| 8 000 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 81,5 | 80,9 | 81,2 | 80,6 | 76,2 | 75,6 | 76,5 | 75,9 | 64,1 | 63,5 |
| 10 000 Hz | 0,0 | 0,0 | 140,0 | 140,0 | 79,2 | 78,7 | 79,6 | 79,1 | 73,9 | 73,4 | 75,2 | 74,7 | 61,8 | 61,3 |

Tabuľka G-6

Koefficienty $L_{w,0,1}$, $L_{w,0,2}$, α_1 , α_2 pre aerodynamický hluk

[Hodnoty sú vyjadrené ako hladina akustického výkonu na vozidlo (pre vozidlo s dĺžkou 20 m)]

| Frekvencia | Min | | Max | | Aerodynamický hluk pri 300 km/h | |
|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | α_1 | α_2 | α_1 | α_2 | α_1 | α_2 |
| | 0 | 0 | 100 | 100 | 50 | 50 |
| | $L_{w,0,1}$ | $L_{w,0,2}$ | $L_{w,0,1}$ | $L_{w,0,2}$ | $L_{w,0,1}$ | $L_{w,0,2}$ |
| 50 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 112,6 | 36,7 |
| 63 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 113,2 | 38,5 |
| 80 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 115,7 | 39,0 |
| 100 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 117,4 | 37,5 |
| 125 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 115,3 | 36,8 |
| 160 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 115,0 | 37,1 |
| 200 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 114,9 | 36,4 |
| 250 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 116,4 | 36,2 |
| 316 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 115,9 | 35,9 |
| 400 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 116,3 | 36,3 |

| Frekvencia | Min | | Max | | Aerodynamický hluč pri 300 km/h | |
|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------------|-------------|
| | α_1 | α_2 | α_1 | α_2 | α_1 | α_2 |
| | 0 | 0 | 100 | 100 | 50 | 50 |
| | $L_{w,0,1}$ | $L_{w,0,2}$ | $L_{w,0,1}$ | $L_{w,0,2}$ | $L_{w,0,1}$ | $L_{w,0,2}$ |
| 500 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 116,2 | 36,3 |
| 630 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 115,2 | 36,3 |
| 800 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 115,8 | 36,2 |
| 1 000 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 115,7 | 36,5 |
| 1 250 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 115,7 | 36,4 |
| 1 600 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 114,7 | 105,2 |
| 2 000 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 114,7 | 110,3 |
| 2 500 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 115,0 | 110,4 |
| 3 160 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 114,5 | 105,6 |
| 4 000 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 113,1 | 37,2 |
| 5 000 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 112,1 | 37,5 |
| 6 350 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 110,6 | 37,9 |
| 8 000 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 109,6 | 38,4 |
| 10 000 Hz | 0 | 0 | 140 | 140 | 108,8 | 39,2 |

Tabuľka G-7

Koeficienty C_{bridge} pre vyžarovanie hluku z konštrukcie

| C_{bridge} | | | |
|--------------|-----|--|---|
| Min | Max | Prevažne betónové alebo murované mosty s akýmkoľvek typom koľaje | Prevažne oceľové mosty so štrkovým koľajovým lôžkom |
| 0 | 9 | 1 | 4 |

Dodatok H

Databáza pre priemyselné zdroje

Tento dodatok obsahuje niekoľko príkladov vstupných hodnôt pre niektoré zdroje priemyselného hluku, ktoré možno použiť na výpočet priemyselného hluku podľa metódy opísanej v časti 2.4 Priemyselný hluk. Keďže priemyselné zdroje hluku sú veľmi špecifické pre každý priemyselný závod, príslušné hodnoty sa získavajú z miestnych, vnútroštátnych alebo medzinárodných databáz alebo meraní.

Tabuľka H-1

Koeficienty L_{w} , $L_{w'}$ a $\Delta L_{w,dir,xyz}$ (x, y, z) pre akustický výkon

$$\Delta L_{w,dir,xyz}(x, y, z) = 0$$

$L_{w'}$ sa vyjadruje ako akustický výkon na jeden meter pre čiaru pohybu zdroja zvuku, alebo na jeden meter štvorcový pre plošný zdroj.

| Opis | Druh zdroja | Smerovosť zdroja | 63 | 125 | 250 | 500 | 1 000 | 2 000 | 4 000 | 8 000 |
|-----------------------------------|---------------------|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|
| Pieskovanie – vonkajšie – tryskou | Bodový zdroj | Voľné pole | 108,77 | 110,37 | 112,77 | 107,77 | 104,37 | 98,07 | 97,07 | 86,97 |
| Rotačná pec | Čiara pohybu zdroja | Voľné pole | 79,27 | 84,17 | 86,67 | 89,27 | 93,07 | 93,47 | 92,07 | 87,77 |
| Lodenica | Plošný zdroj | Pologuľová | 67,17 | 69,07 | 74,57 | 62,17 | 63,97 | 66,77 | 70,97 | 68,07 |
| Plynový terminál | Plošný zdroj | Pologuľová | 74,17 | 70,07 | 65,57 | 64,17 | 59,97 | 57,77 | 51,97 | 56,07 |

Dodatok I

Databáza pre zdroj hluku lietadiel – údaje o hluku, výkone a vzdialenosti (NPD)

Tento dodatok predstavuje databázu pre väčšinu zdrojov hluku lietadiel, ktorú možno použiť na výpočet hluku lietadiel podľa metódy opísanej v časti 2.6 Hluk lietadiel.

Tabuľka I-1

Aerodynamické koeficienty

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/ $\sqrt{\text{lb}}$) | D (kt/ $\sqrt{\text{lb}}$) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|-----------------------------|-----------------------------|----------|
| 1900D | A | 35-A | | | 0,915858 | 0,130495 |
| 1900D | A | A_40D | | | 0,416345 | 0,140491 |
| 1900D | A | ZERO-A | | | | 0,106643 |
| 1900D | D | 17-D | 0,060076 | 0,858496 | | 0,072968 |
| 1900D | D | ZERO-D | | | | 0,094383 |
| 707320 | A | D-25 | | | 0,307537 | 0,107756 |
| 707320 | A | D-40 | | | 0,279116 | 0,134567 |
| 707320 | A | D-50 | | | 0,275511 | 0,15472 |
| 707320 | A | U-25 | | | | 0,098219 |
| 707320 | D | 14 | 0,004514 | 0,312431 | | 0,089316 |
| 707320 | D | INT | | | | 0,072743 |
| 707320 | D | ZERO | | | | 0,05617 |
| 707QN | A | D-25 | | | 0,307537 | 0,107756 |
| 707QN | A | D-40 | | | 0,279116 | 0,134567 |
| 707QN | A | D-50 | | | 0,275511 | 0,15472 |
| 707QN | A | U-25 | | | | 0,098219 |
| 707QN | D | 14 | 0,004514 | 0,312431 | | 0,089316 |
| 707QN | D | INT | | | | 0,072743 |
| 707QN | D | ZERO | | | | 0,05617 |
| 717200 | A | A_0U | | | | 0,06456 |
| 717200 | A | A_13D | | | | 0,109249 |
| 717200 | A | A_13U | | | | 0,095353 |
| 717200 | A | A_18D | | | | 0,11009 |
| 717200 | A | A_18U | | | | 0,095015 |
| 717200 | A | A_40D | | | 0,416345 | 0,140491 |
| 717200 | D | T_00B | | | | 0,06 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| 717200 | D | T_00C | | | | 0,06 |
| 717200 | D | T_05H | 0,011607 | 0,483254 | | 0,075 |
| 717200 | D | T_05M | 0,011795 | 0,489068 | | 0,075 |
| 717200 | D | T_13A | 0,010862 | 0,469923 | | 0,078 |
| 720B | A | D-30 | | | 0,350247 | 0,109478 |
| 720B | A | D-50 | | | 0,339412 | 0,148843 |
| 720B | A | U-30 | | | | 0,09805 |
| 720B | D | 20 | 0,00573 | 0,356426 | | 0,091933 |
| 720B | D | 30 | 0,005238 | 0,340735 | | 0,104243 |
| 720B | D | INT | | | | 0,074052 |
| 720B | D | ZERO | | | | 0,05617 |
| 727100 | A | D-25 | | | 0,350485 | 0,128359 |
| 727100 | A | D-30 | | | 0,343897 | 0,145903 |
| 727100 | A | D-40 | | | 0,335992 | 0,186604 |
| 727100 | A | U-15 | | | | 0,090698 |
| 727100 | A | U-25 | | | | 0,113154 |
| 727100 | D | 2 | | | | 0,0857 |
| 727100 | D | 5 | 0,008692 | 0,415048 | | 0,088916 |
| 727100 | D | 15 | 0,008301 | 0,392649 | | 0,095459 |
| 727100 | D | 25 | 0,007389 | 0,371567 | | 0,115623 |
| 727100 | D | ZERO | | | | 0,0636 |
| 727D15 | A | D-25 | | | 0,383689 | 0,109535 |
| 727D15 | A | D-30 | | | 0,368 | 0,1437 |
| 727D15 | A | D-40 | | | 0,36 | 0,1844 |
| 727D15 | A | U-15 | | | | 0,089969 |
| 727D15 | A | U-25 | | | | 0,109535 |
| 727D15 | D | 2 | | | | 0,0857 |
| 727D15 | D | 5 | 0,00924 | 0,409 | | 0,0869 |
| 727D15 | D | 15 | 0,00826 | 0,388 | | 0,0929 |
| 727D15 | D | 20 | 0,007712 | 0,376653 | | 0,108897 |
| 727D15 | D | 25 | 0,00763 | 0,367 | | 0,1112 |
| 727D15 | D | ZERO | | | | 0,0594 |
| 727D17 | A | D-25 | | | 0,383689 | 0,124821 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| 727D17 | A | D-30 | | | 0,368 | 0,1437 |
| 727D17 | A | D-40 | | | 0,36 | 0,1844 |
| 727D17 | A | U-15 | | | | 0,089969 |
| 727D17 | A | U-25 | | | | 0,109535 |
| 727D17 | D | 2 | | | | 0,0857 |
| 727D17 | D | 5 | 0,00924 | 0,409 | | 0,0869 |
| 727D17 | D | 15 | 0,00826 | 0,388 | | 0,0929 |
| 727D17 | D | 20 | 0,007712 | 0,376653 | | 0,108897 |
| 727D17 | D | 25 | 0,00763 | 0,367 | | 0,1112 |
| 727D17 | D | ZERO | | | | 0,0594 |
| 727EM1 | A | D-25 | | | 0,350485 | 0,128359 |
| 727EM1 | A | D-30 | | | 0,343897 | 0,145903 |
| 727EM1 | A | D-40 | | | 0,335992 | 0,186604 |
| 727EM1 | A | U-15 | | | | 0,090698 |
| 727EM1 | A | U-25 | | | | 0,113154 |
| 727EM1 | D | 2 | | | | 0,0857 |
| 727EM1 | D | 5 | 0,008692 | 0,415048 | | 0,088916 |
| 727EM1 | D | 15 | 0,008301 | 0,392649 | | 0,095459 |
| 727EM1 | D | 25 | 0,007389 | 0,371567 | | 0,115623 |
| 727EM1 | D | ZERO | | | | 0,0636 |
| 727EM2 | A | D-25 | | | 0,383689 | 0,109535 |
| 727EM2 | A | D-30 | | | 0,368 | 0,1437 |
| 727EM2 | A | D-40 | | | 0,36 | 0,1844 |
| 727EM2 | A | U-15 | | | | 0,089969 |
| 727EM2 | A | U-25 | | | | 0,109535 |
| 727EM2 | D | 2 | | | | 0,0857 |
| 727EM2 | D | 5 | 0,00924 | 0,409 | | 0,0869 |
| 727EM2 | D | 15 | 0,00826 | 0,388 | | 0,0929 |
| 727EM2 | D | 20 | 0,007712 | 0,376653 | | 0,108897 |
| 727EM2 | D | 25 | 0,00763 | 0,367 | | 0,1112 |
| 727EM2 | D | ZERO | | | | 0,0594 |
| 727Q15 | A | D-25 | | | 0,383689 | 0,109535 |
| 727Q15 | A | D-30 | | | 0,368 | 0,1437 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| 727Q15 | A | D-40 | | | 0,36 | 0,1844 |
| 727Q15 | A | U-15 | | | | 0,089969 |
| 727Q15 | A | U-25 | | | | 0,109535 |
| 727Q15 | D | 2 | | | | 0,0857 |
| 727Q15 | D | 5 | 0,00924 | 0,409 | | 0,0869 |
| 727Q15 | D | 15 | 0,00826 | 0,388 | | 0,0929 |
| 727Q15 | D | 20 | 0,007712 | 0,376653 | | 0,108897 |
| 727Q15 | D | 25 | 0,00763 | 0,367 | | 0,1112 |
| 727Q15 | D | ZERO | | | | 0,0594 |
| 727Q7 | A | D-25 | | | 0,350485 | 0,128359 |
| 727Q7 | A | D-30 | | | 0,343897 | 0,145903 |
| 727Q7 | A | D-40 | | | 0,335992 | 0,186604 |
| 727Q7 | A | U-15 | | | | 0,090698 |
| 727Q7 | A | U-25 | | | | 0,113154 |
| 727Q7 | D | 2 | | | | 0,0857 |
| 727Q7 | D | 5 | 0,008692 | 0,415048 | | 0,088916 |
| 727Q7 | D | 15 | 0,008301 | 0,392649 | | 0,095459 |
| 727Q7 | D | 25 | 0,007389 | 0,371567 | | 0,115623 |
| 727Q7 | D | ZERO | | | | 0,0636 |
| 727Q9 | A | D-25 | | | 0,372885 | 0,124565 |
| 727Q9 | A | D-30 | | | 0,367614 | 0,142606 |
| 727Q9 | A | D-40 | | | 0,359182 | 0,184273 |
| 727Q9 | A | U-15 | | | | 0,090523 |
| 727Q9 | A | U-25 | | | | 0,109315 |
| 727Q9 | D | 2 | | | | 0,0857 |
| 727Q9 | D | 5 | 0,00924 | 0,409 | | 0,0869 |
| 727Q9 | D | 15 | 0,00826 | 0,388 | | 0,0929 |
| 727Q9 | D | 20 | 0,007712 | 0,376653 | | 0,108897 |
| 727Q9 | D | 25 | 0,00763 | 0,367 | | 0,1112 |
| 727Q9 | D | ZERO | | | | 0,0594 |
| 727QF | A | D-15 | | | | 0,1182 |
| 727QF | A | D-25 | | | | 0,1359 |
| 727QF | A | D-30 | | | 0,3658 | 0,1602 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| 727QF | A | D-40 | | | 0,3568 | 0,2003 |
| 727QF | A | U-05 | | | | 0,08709 |
| 727QF | A | U-15 | | | | 0,09676 |
| 727QF | A | U-25 | | | | 0,1201 |
| 727QF | A | U-ZERO | | | | 0,06027 |
| 727QF | D | 2 | | | | 0,081 |
| 727QF | D | 5 | 0,00849 | 0,4242 | | 0,0921 |
| 727QF | D | 15 | 0,007525 | 0,412 | | 0,1005 |
| 727QF | D | 25 | 0,0069 | 0,3885 | | 0,1222 |
| 727QF | D | ZERO | | | | 0,06599 |
| 737 | A | D-25 | | | 0,452885 | 0,113106 |
| 737 | A | D-30 | | | 0,442783 | 0,124898 |
| 737 | A | D-40 | | | 0,432682 | 0,155057 |
| 737 | A | U-15 | | | | 0,088617 |
| 737 | A | U-25 | | | | 0,097687 |
| 737 | D | 5 | 0,011593 | 0,475473 | | 0,085235 |
| 737 | D | 10 | 0,010935 | 0,457438 | | 0,093192 |
| 737 | D | 25 | 0,010293 | 0,436124 | | 0,109993 |
| 737 | D | INT | | | | 0,07477 |
| 737 | D | ZERO | | | | 0,0643 |
| 737300 | A | D-15 | | | 0,4639 | 0,1103 |
| 737300 | A | D-30 | | | 0,434 | 0,1247 |
| 737300 | A | D-40 | | | 0,4215 | 0,1471 |
| 737300 | D | 1 | 0,0126 | 0,4958 | | 0,069 |
| 737300 | D | 5 | 0,0116 | 0,477215 | | 0,0742 |
| 737300 | D | 15 | 0,0111 | 0,4572 | | 0,0872 |
| 737300 | D | ZERO | | | | 0,062 |
| 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 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| 7373B2 | D | T_05 | | | | 0,074679 |
| 7373B2 | D | ZERO | | | | 0,062 |
| 737400 | A | D-15 | | | 0,4779 | 0,1079 |
| 737400 | A | D-30 | | | 0,4338 | 0,1251 |
| 737400 | A | D-40 | | | 0,423 | 0,151 |
| 737400 | D | 1 | | | | 0,0713 |
| 737400 | D | 5 | 0,0117 | 0,4834 | | 0,0798 |
| 737400 | D | 15 | 0,0109 | 0,4596 | | 0,0924 |
| 737400 | D | ZERO | | | | 0,0628 |
| 737500 | A | D-15 | | | 0,4538 | 0,1084 |
| 737500 | A | D-30 | | | 0,4281 | 0,1253 |
| 737500 | A | D-40 | | | 0,4166 | 0,151 |
| 737500 | D | 1 | | | | 0,0712 |
| 737500 | D | 5 | 0,01138 | 0,474697 | | 0,0803 |
| 737500 | D | 15 | 0,0109 | 0,4541 | | 0,0925 |
| 737500 | D | ZERO | | | | 0,061 |
| 737700 | A | A_15 | | | 0,4122 | 0,1048 |
| 737700 | A | A_30 | | | 0,3986 | 0,1194 |
| 737700 | A | A_40 | | | 0,3907 | 0,1434 |
| 737700 | D | T_00H | | | | 0,063 |
| 737700 | D | T_01 | 0,0097 | 0,4329 | | 0,062 |
| 737700 | D | T_05A | | | | 0,07 |
| 737700 | D | T_10 | 0,0089 | 0,4112 | | 0,0858 |
| 737700 | D | T_15 | 0,0087 | 0,406 | | 0,0889 |
| 737700 | D | T_25 | 0,0086 | 0,4021 | | 0,0932 |
| 737700 | D | T_5 | 0,0093 | 0,4251 | | 0,0749 |
| 737700 | D | T_ZERO | | | | 0,0552 |
| 737800 | D | T_00 | | | | 0,05625 |
| 737800 | D | T_01 | | | | 0,06253 |
| 737800 | D | T_05 | 0,009633 | 0,435043 | | 0,0737 |
| 737D17 | A | D-25 | | | 0,451848 | 0,113169 |
| 737D17 | A | D-30 | | | 0,443779 | 0,125252 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| 737D17 | A | D-40 | | | 0,434096 | 0,156502 |
| 737D17 | A | U-15 | | | | 0,106085 |
| 737D17 | A | U-25 | | | | 0,097127 |
| 737D17 | D | 5 | 0,011677 | 0,473007 | | 0,087424 |
| 737D17 | D | 10 | 0,010956 | 0,456114 | | 0,096364 |
| 737D17 | D | 25 | 0,010406 | 0,436124 | | 0,10878 |
| 737D17 | D | INT | | | | 0,07586 |
| 737D17 | D | ZERO | | | | 0,0643 |
| 737N17 | A | D-25 | | | 0,451848 | 0,113169 |
| 737N17 | A | D-30 | | | 0,443779 | 0,125252 |
| 737N17 | A | D-40 | | | 0,434096 | 0,156502 |
| 737N17 | A | U-15 | | | | 0,106085 |
| 737N17 | A | U-25 | | | | 0,097127 |
| 737N17 | D | 5 | 0,011677 | 0,473007 | | 0,087424 |
| 737N17 | D | 10 | 0,010956 | 0,456114 | | 0,096364 |
| 737N17 | D | 25 | 0,010406 | 0,436124 | | 0,10878 |
| 737N17 | D | INT | | | | 0,07586 |
| 737N17 | D | ZERO | | | | 0,0643 |
| 737N9 | A | D-25 | | | 0,452885 | 0,113106 |
| 737N9 | A | D-30 | | | 0,442783 | 0,124898 |
| 737N9 | A | D-40 | | | 0,432682 | 0,155057 |
| 737N9 | A | U-15 | | | | 0,088617 |
| 737N9 | A | U-25 | | | | 0,097687 |
| 737N9 | D | 5 | 0,011593 | 0,475473 | | 0,085235 |
| 737N9 | D | 10 | 0,010935 | 0,457438 | | 0,093192 |
| 737N9 | D | 25 | 0,010293 | 0,436124 | | 0,109993 |
| 737N9 | D | INT | | | | 0,07477 |
| 737N9 | D | ZERO | | | | 0,0643 |
| 737QN | A | D-25 | | | 0,452885 | 0,113106 |
| 737QN | A | D-30 | | | 0,442783 | 0,124898 |
| 737QN | A | D-40 | | | 0,432682 | 0,155057 |
| 737QN | A | U-15 | | | | 0,088617 |
| 737QN | A | U-25 | | | | 0,097687 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| 737QN | D | 5 | 0,011593 | 0,475473 | | 0,085235 |
| 737QN | D | 10 | 0,010935 | 0,457438 | | 0,093192 |
| 737QN | D | 25 | 0,010293 | 0,436124 | | 0,109993 |
| 737QN | D | INT | | | | 0,07477 |
| 737QN | D | ZERO | | | | 0,0643 |
| 74710Q | A | D-20 | | | 0,217555 | 0,109467 |
| 74710Q | A | D-25 | | | 0,210537 | 0,116953 |
| 74710Q | A | D-30 | | | 0,202116 | 0,142564 |
| 74710Q | A | U-20 | | | | 0,091737 |
| 74710Q | D | 5 | | | | 0,07456 |
| 74710Q | D | 10 | 0,002333 | 0,212212 | | 0,092196 |
| 74710Q | D | 20 | 0,002187 | 0,202456 | | 0,099504 |
| 74710Q | D | ZERO | | | | 0,05693 |
| 747200 | A | D-20 | | | 0,217555 | 0,109467 |
| 747200 | A | D-25 | | | 0,210537 | 0,116953 |
| 747200 | A | D-30 | | | 0,202116 | 0,142564 |
| 747200 | A | U-20 | | | | 0,091737 |
| 747200 | D | 5 | | | | 0,074042 |
| 747200 | D | 10 | 0,00235 | 0,211659 | | 0,091154 |
| 747200 | D | 20 | 0,002207 | 0,203133 | | 0,098616 |
| 747200 | D | ZERO | | | | 0,05693 |
| 74720A | A | D-25 | | | 0,2105 | 0,118 |
| 74720A | A | D-30 | | | 0,2017 | 0,1438 |
| 74720A | D | 5 | | | | 0,0722 |
| 74720A | D | 10 | 0,00234 | 0,2115 | | 0,08917 |
| 74720A | D | 20 | 0,002186 | 0,2029 | | 0,09728 |
| 74720A | D | ZERO | | | | 0,05524 |
| 74720B | A | D-25 | | | 0,2113 | 0,1207 |
| 74720B | A | D-30 | | | 0,2016 | 0,1444 |
| 74720B | D | 5 | | | | 0,07276 |
| 74720B | D | 10 | 0,002351 | 0,213 | | 0,0886 |
| 74720B | D | 20 | 0,002196 | 0,2045 | | 0,09867 |
| 74720B | D | ZERO | | | | 0,05693 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| 747400 | A | D-25 | | | 0,2143 | 0,1171 |
| 747400 | A | D-30 | | | 0,2064 | 0,141 |
| 747400 | D | 5 | | | | 0,069 |
| 747400 | D | 10 | 0,002104 | 0,21338 | | 0,0823 |
| 747400 | D | 20 | 0,0021 | 0,2062 | | 0,0916 |
| 747400 | D | T_00H | | | | 0,053 |
| 747400 | D | T_01 | | | | 0,057691 |
| 747400 | D | T_05 | | | | 0,071 |
| 747400 | D | T_05C | | | | 0,057569 |
| 747400 | D | T_10 | 0,002101 | 0,207131 | | 0,110782 |
| 747400 | D | T_10H | | | | 0,1 |
| 747400 | D | ZERO | | 0,3111 | | 0,0508 |
| 7478 | A | F_20 | | | 0,192660 | 0,128462 |
| 7478 | A | F_30 | | | 0,189605 | 0,143406 |
| 7478 | D | F_0 | | | | 0,052717 |
| 7478 | D | F_1 | | | | 0,064841 |
| 7478 | D | F_10 | 0,002000 | 0,204760 | | 0,083321 |
| 7478 | D | F_5 | | | | 0,073443 |
| 747SP | A | D-20 | | | 0,216415 | 0,110347 |
| 747SP | A | D-25 | | | 0,209991 | 0,116897 |
| 747SP | A | D-30 | | | 0,202497 | 0,143096 |
| 747SP | A | U-20 | | | | 0,092569 |
| 747SP | D | 5 | | | | 0,076123 |
| 747SP | D | 10 | 0,002357 | 0,210572 | | 0,095316 |
| 747SP | D | 20 | 0,002179 | 0,201901 | | 0,103296 |
| 747SP | D | ZERO | | | | 0,05693 |
| 757300 | D | T_00 | | | | 0,05554 |
| 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 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| 757PW | D | 20 | 0,00573 | 0,33 | | 0,0864 |
| 757PW | D | T_00 | | | | 0,055346 |
| 757PW | D | T_01 | | | | 0,0609 |
| 757PW | D | T_05 | | 0,360271 | | 0,0682 |
| 757PW | D | ZERO | | 0,4699 | | 0,0548 |
| 757RR | A | D-25 | | | 0,3238 | 0,1178 |
| 757RR | A | D-30 | | | 0,3191 | 0,1337 |
| 757RR | D | 5 | 0,006319 | 0,36165 | | 0,07 |
| 757RR | D | 15 | 0,00614 | 0,3454 | | 0,0758 |
| 757RR | D | 20 | 0,0057 | 0,33 | | 0,0847 |
| 757RR | D | INT | | | | 0,0621 |
| 757RR | D | T_00 | | | | 0,0525 |
| 757RR | D | T_01 | | | | 0,058316 |
| 757RR | D | T_05 | | | | 0,0635 |
| 757RR | D | ZERO | | 0,4699 | | 0,0541 |
| 767300 | A | D-25 | | | 0,2627 | 0,121 |
| 767300 | A | D-30 | | | 0,2555 | 0,1329 |
| 767300 | D | 5 | 0,00409 | 0,297 | | 0,075 |
| 767300 | D | 15 | 0,00381 | 0,2853 | | 0,0824 |
| 767300 | D | 20 | 0,00367 | 0,2788 | | 0,0866 |
| 767300 | D | INT | | | | 0,0641 |
| 767300 | D | ZERO | | | | 0,0531 |
| 767400 | A | L_25_D | | | 0,2601 | 0,1156 |
| 767400 | A | L_30_D | | | 0,2536 | 0,1265 |
| 767400 | D | T_00_U | | | | 0,0492 |
| 767400 | D | T_05_U | 0,0043 | 0,2972 | | 0,0674 |
| 767400 | D | T_05A | | | | 0,055 |
| 767400 | D | T_05B | | | | 0,06 |
| 767400 | D | T_15_U | 0,0041 | 0,2876 | | 0,0736 |
| 767400 | D | T_20_U | 0,003624 | 0,2775 | | 0,0794 |
| 767CF6 | A | D-25 | | | 0,29009 | 0,1075 |
| 767CF6 | A | D-30 | | | 0,28096 | 0,1232 |
| 767CF6 | D | 1 | 0,00557 | 0,31625 | | 0,0646 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| 767CF6 | D | 5 | 0,0053 | 0,30576 | | 0,0685 |
| 767CF6 | D | 15 | 0,00504 | 0,29249 | | 0,074 |
| 767CF6 | D | 20 | 0,0049 | 0,28496 | | 0,0779 |
| 767CF6 | D | ZERO | | | | 0,0489 |
| 767JT9 | A | D-25 | | | 0,29009 | 0,1085 |
| 767JT9 | A | D-30 | | | 0,28096 | 0,1258 |
| 767JT9 | D | 1 | 0,00504 | 0,31625 | | 0,0658 |
| 767JT9 | D | 5 | 0,00472 | 0,30576 | | 0,0705 |
| 767JT9 | D | 15 | 0,00436 | 0,29249 | | 0,0756 |
| 767JT9 | D | 20 | 0,00417 | 0,28496 | | 0,0802 |
| 767JT9 | D | ZERO | | | | 0,052 |
| 777200 | A | D20 | | | 0,2204 | 0,09765 |
| 777200 | A | D25 | | | 0,2133 | 0,1158 |
| 777200 | A | D30 | | | 0,203 | 0,133 |
| 777200 | D | 15 | 0,002867 | 0,2299 | | 0,07432 |
| 777200 | D | 20 | 0,002751 | 0,2239 | | 0,08186 |
| 777200 | D | T_00 | | 0,3218 | | 0,05065 |
| 777200 | D | T_00H | | | | 0,052 |
| 777200 | D | T_00L | | | | 0,048 |
| 777200 | D | T_01 | | 0,2921 | | 0,05555 |
| 777200 | D | T_01H | | | | 0,06 |
| 777200 | D | T_05 | 0,002475 | 0,239429 | | 0,06898 |
| 777200 | D | T_05A | | | | 0,063456 |
| 777200 | D | T_05C | | | | 0,092 |
| 777200 | D | T_05CH | | | | 0,085 |
| 777300 | A | L_25_D | | | 0,2156 | 0,116 |
| 777300 | A | L_30_D | | | 0,2071 | 0,1322 |
| 777300 | D | T_00_U | | | | 0,0504 |
| 777300 | D | T_05_U | 0,0031 | 0,2586 | | 0,0645 |
| 777300 | D | T_15_U | 0,0028 | 0,2454 | | 0,0704 |
| 777300 | D | T_20_U | 0,0027 | 0,2363 | | 0,0783 |
| 7773ER | A | F_20 | | | 0,225340 | 0,104970 |
| 7773ER | A | F_30 | | | 0,209490 | 0,134910 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/ $\sqrt{\text{lb}}$) | D (kt/ $\sqrt{\text{lb}}$) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|-----------------------------|-----------------------------|----------|
| 7773ER | D | FLAP_0 | | | | 0,050171 |
| 7773ER | D | FLAP_1 | | | | 0,054934 |
| 7773ER | D | FLAP_5 | 0,002710 | 0,240000 | | 0,066100 |
| 7878R | A | F_00 | | | 0,393870 | 0,045060 |
| 7878R | A | F_01 | | | 0,329760 | 0,047700 |
| 7878R | A | F_05 | | | 0,288410 | 0,067150 |
| 7878R | A | FLAP20 | | | 0,260280 | 0,088050 |
| 7878R | A | FLAP30 | | | 0,246840 | 0,105000 |
| 7878R | D | FLAP_0 | | | | 0,050055 |
| 7878R | D | FLAP_1 | | | | 0,052026 |
| 7878R | D | FLAP_5 | 0,002949 | 0,256410 | | 0,071636 |
| A300-622R | A | 1 | | | | 0,071539 |
| A300-622R | A | 2_D | | | | 0,094763 |
| A300-622R | A | 2_U | | | | 0,072592 |
| A300-622R | A | 3_D | | | 0,274926 | 0,102372 |
| A300-622R | A | FULL_D | | | 0,253296 | 0,125036 |
| A300-622R | A | ZERO | | | | 0,052053 |
| A300-622R | D | 0 | | | | 0,053127 |
| A300-622R | D | 1500 | 0,004121 | 0,292 | | 0,072348 |
| A300B4-203 | A | D-15 | | | 0,28237 | 0,10607 |
| A300B4-203 | A | D-25 | | | 0,27151 | 0,125568 |
| A300B4-203 | D | 1 | 0,005307 | 0,324359 | | 0,090223 |
| A300B4-203 | D | 8 | 0,004239 | 0,291059 | | 0,093067 |
| A300B4-203 | D | 15 | 0,00402 | 0,278999 | | 0,102935 |
| A300B4-203 | D | ZERO | | | | 0,063491 |
| A310-304 | A | 1 | | | | 0,068197 |
| A310-304 | A | 2_D | | | | 0,096731 |
| A310-304 | A | 2_U | | | | 0,072778 |
| A310-304 | A | 3_D | | | 0,274926 | 0,106084 |
| A310-304 | A | FULL_D | | | 0,253296 | 0,129438 |
| A310-304 | A | ZERO | | | | 0,054935 |
| A310-304 | D | 0 | | | | 0,055191 |
| A310-304 | D | 1500 | 0,004875 | 0,313705 | | 0,072016 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/ $\sqrt{\text{lb}}$) | D (kt/ $\sqrt{\text{lb}}$) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|-----------------------------|-----------------------------|----------|
| A319-131 | A | 1_A | | | | 0,06317 |
| A319-131 | A | 2_D | | | | 0,098119 |
| A319-131 | A | 2_U | | | | 0,071826 |
| A319-131 | A | 3_D | | | 0,379931 | 0,098121 |
| A319-131 | A | FULL_D | | | 0,355927 | 0,124534 |
| A319-131 | A | ZERO_A | | | | 0,056446 |
| A319-131 | D | 1 | | | | 0,071598 |
| A319-131 | D | 1+F | 0,007077 | 0,376764 | | 0,072635 |
| A319-131 | D | ZERO | | | | 0,05429 |
| A320-211 | A | 1_A | | | | 0,061662 |
| A320-211 | A | 2_D | | | | 0,096267 |
| A320-211 | A | 2_U | | | | 0,067463 |
| A320-211 | A | 3_D | | | 0,385223 | 0,101204 |
| A320-211 | A | FULL_D | | | 0,37052 | 0,11586 |
| A320-211 | A | ZERO_A | | | | 0,057558 |
| A320-211 | D | 1 | | | | 0,066827 |
| A320-211 | D | 1+F | 0,007701 | 0,394884 | | 0,071403 |
| A320-211 | D | ZERO | | | | 0,056281 |
| A320-232 | A | 1_A | | | | 0,059086 |
| A320-232 | A | 2_D | | | | 0,095899 |
| A320-232 | A | 2_U | | | | 0,06679 |
| A320-232 | A | 3_D | | | 0,379853 | 0,100263 |
| A320-232 | A | FULL_D | | | 0,369833 | 0,121141 |
| A320-232 | A | ZERO_A | | | | 0,054309 |
| A320-232 | D | 1 | | | | 0,065822 |
| A320-232 | D | 1+F | 0,007626 | 0,395674 | | 0,069873 |
| A320-232 | D | ZERO | | | | 0,05332 |
| A321-232 | A | 1_A | | | | 0,064258 |
| A321-232 | A | 2_D | | | | 0,101798 |
| A321-232 | A | 2_U | | | | 0,074849 |
| A321-232 | A | 3_D | | | 0,368096 | 0,112676 |
| A321-232 | A | FULL_D | | | 0,357761 | 0,119073 |
| A321-232 | A | ZERO_A | | | | 0,057183 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| A321-232 | D | 1 | | | | 0,071631 |
| A321-232 | D | 1+F | 0,007524 | 0,390238 | | 0,075946 |
| A321-232 | D | ZERO | | | | 0,056647 |
| A330-301 | A | 1_A | | | | 0,057783 |
| A330-301 | A | 2_D | | | | 0,081654 |
| A330-301 | A | 2_U | | | | 0,064098 |
| A330-301 | A | 3_D | | | 0,229065 | 0,092737 |
| A330-301 | A | FULL_D | | | 0,222802 | 0,100779 |
| A330-301 | A | ZERO_A | | | | 0,047685 |
| A330-301 | D | 1 | | | | 0,059866 |
| A330-301 | D | 1+F | 0,002905 | 0,247076 | | 0,061736 |
| A330-301 | D | ZERO | | | | 0,046057 |
| A330-343 | A | 1_A | | | | 0,055464 |
| A330-343 | A | 2_D | | | | 0,083569 |
| A330-343 | A | 2_U | | | | 0,063042 |
| A330-343 | A | 3_D | | | 0,229705 | 0,092555 |
| A330-343 | A | FULL_D | | | 0,222498 | 0,10202 |
| A330-343 | A | ZERO_A | | | | 0,046224 |
| A330-343 | D | 1 | | | | 0,05926 |
| A330-343 | D | 1+F | 0,0029 | 0,245211 | | 0,062365 |
| A330-343 | D | ZERO | | | | 0,044593 |
| A340-211 | A | 1_A | | | | 0,063657 |
| A340-211 | A | 2_D | | | | 0,092945 |
| A340-211 | A | 2_U | | | | 0,071673 |
| A340-211 | A | 3_D | | | 0,224603 | 0,101734 |
| A340-211 | A | FULL_D | | | 0,220432 | 0,108554 |
| A340-211 | A | ZERO_A | | | | 0,051221 |
| A340-211 | D | 1 | | | | 0,068547 |
| A340-211 | D | 1+F | 0,002605 | 0,223635 | | 0,073134 |
| A340-211 | D | ZERO | | | | 0,048646 |
| A340-642 | A | 1_A | | | | 0,054416 |
| A340-642 | A | 2_D | | | | 0,087508 |
| A340-642 | A | 2_U | | | | 0,067996 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| A340-642 | A | 3_D | | | 0,213821 | 0,100473 |
| A340-642 | A | FULL_D | | | 0,20733 | 0,105616 |
| A340-642 | A | ZERO_A | | | | 0,051608 |
| A340-642 | D | 1 | | | | 0,06118 |
| A340-642 | D | 1+F | 0,002423 | 0,225716 | | 0,06743 |
| A340-642 | D | ZERO | | | | 0,051433 |
| A380-841 | A | A_1+F | | | | 0,055657 |
| A380-841 | A | A_2_D | | | | 0,081906 |
| A380-841 | A | A_2_U | | | | 0,064109 |
| A380-841 | A | A_3_D | | | 0,154745 | 0,101662 |
| A380-841 | A | A_FULL | | | 0,154745 | 0,107331 |
| A380-841 | A | ZERO_A | | | | 0,050279 |
| A380-841 | D | D_1 | | | | 0,053173 |
| A380-841 | D | D_1+F | 0,00125 | 0,159626 | | 0,068055 |
| A380-841 | D | ZERO | | | | 0,050472 |
| A380-861 | A | A_1+F | | | | 0,058557 |
| A380-861 | A | A_2_D | | | | 0,081967 |
| A380-861 | A | A_2_U | | | | 0,06558 |
| A380-861 | A | A_3_D | | | 0,154745 | 0,101738 |
| A380-861 | A | A_FULL | | | 0,154745 | 0,108118 |
| A380-861 | A | ZERO_A | | | | 0,048776 |
| A380-861 | D | D_1 | | | | 0,053241 |
| A380-861 | D | D_1+F | 0,00125 | 0,159567 | | 0,070602 |
| A380-861 | D | ZERO | | | | 0,049623 |
| BAC111 | A | D-45 | | | 0,49076 | 0,139207 |
| BAC111 | A | U-INT | | | | 0,106398 |
| BAC111 | D | 8 | 0,01569 | 0,54382 | | 0,082179 |
| BAC111 | D | INT1 | | | | 0,07359 |
| BAC111 | D | ZERO | | | | 0,065 |
| BAE146 | A | D-18 | | | 0,61667 | 0,119715 |
| BAE146 | A | D-24 | | | 0,61667 | 0,138371 |
| BAE146 | A | D-33 | | | 0,45555 | 0,153186 |
| BAE146 | A | U-18 | | | | 0,0818 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| BAE146 | A | U-24 | | | | 0,095298 |
| BAE146 | D | 18 | 0,009678 | 0,49296 | | 0,13241 |
| BAE146 | D | 24 | 0,008979 | 0,45846 | | 0,1412 |
| BAE146 | D | 30 | 0,008173 | 0,43179 | | 0,15287 |
| BAE146 | D | ZERO | | | | 0,083096 |
| BAE300 | A | D-18 | | | 0,60557 | 0,116925 |
| BAE300 | A | D-24 | | | 0,60557 | 0,134808 |
| BAE300 | A | D-33 | | | 0,4511 | 0,149009 |
| BAE300 | A | U-18 | | | | 0,08058 |
| BAE300 | A | U-24 | | | | 0,093519 |
| BAE300 | D | 18 | 0,009449 | 0,49847 | | 0,1279 |
| BAE300 | D | 24 | 0,008341 | 0,462 | | 0,1352 |
| BAE300 | D | 30 | 0,00775 | 0,43351 | | 0,14711 |
| BAE300 | D | ZERO | | | | 0,081866 |
| BEC58P | A | D-15 | | | | 0,14885 |
| BEC58P | A | D-30 | | | 1,33492 | 0,16 |
| BEC58P | D | TO | 0,100258 | 1,28098 | | 0,1377 |
| BEC58P | D | ZERO | | | | 0,125381 |
| CIT3 | A | D-40 | | | 0,966375 | 0,147159 |
| CIT3 | A | D-INTR | | | | 0,130842 |
| CIT3 | D | 10 | | | | 0,092263 |
| CIT3 | D | 20 | 0,04284 | 0,947523 | | 0,114525 |
| CIT3 | D | ZERO | | | | 0,07 |
| CL600 | A | D-45 | | | 0,766248 | 0,169002 |
| CL600 | A | D-INTR | | | | 0,128747 |
| CL600 | D | 10 | | | | 0,079246 |
| CL600 | D | 20 | 0,028225 | 0,780719 | | 0,088492 |
| CL600 | D | ZERO | | | | 0,07 |
| CL601 | A | D-45 | | | 0,769487 | 0,163669 |
| CL601 | A | D-INTR | | | | 0,122639 |
| CL601 | D | 10 | | | | 0,075805 |
| CL601 | D | 20 | 0,032183 | 0,780565 | | 0,081609 |
| CL601 | D | ZERO | | | | 0,07 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| CNA172 | A | 10-D | | | 1,3132 | 0,0994 |
| CNA172 | A | 30-D | | | 1,2526 | 0,1516 |
| CNA172 | A | ZERO-D | | | | 0,096 |
| CNA172 | D | 10-C | 0,0992 | 1,0304 | | 0,1446 |
| CNA172 | D | CRUISE | | | | 0,096 |
| CNA172 | D | ZERO-C | 0,1025 | 1,1112 | | 0,0831 |
| CNA182 | A | F10APP | | | | 0,122 |
| CNA182 | A | F30APP | | | 1,285 | 0,151 |
| CNA182 | D | F-20D | 0,058 | 1,204 | | 0,17 |
| CNA182 | D | ZERO | | | | 0,127 |
| CNA182 | D | ZERO-A | | | | 0,127 |
| CNA182 | D | ZERO-C | | | | 0,097 |
| CNA182 | D | ZERO-T | | | | 0,103 |
| CNA206 | A | 10_D | | | | 0,105632 |
| CNA206 | A | 40_D | | | 1,23852 | 0,169084 |
| CNA206 | D | 20_T | 0,055005 | 1,02562 | | 0,136998 |
| CNA206 | D | ZERO_C | | | | 0,09563 |
| CNA206 | D | ZERO_T | 0,055005 | 1,02562 | | 0,106327 |
| CNA208 | A | F30APP | | | 0,867722 | 0,099468 |
| CNA208 | A | ZERO-A | | | | 0,089802 |
| CNA208 | D | F-20D | 0,033202 | 0,74833 | | 0,105087 |
| CNA208 | D | ZERO | 0,05003 | 0,887307 | | 0,089802 |
| CNA208 | D | ZERO-C | | | | 0,087252 |
| CNA208 | D | ZERO-T | | | | 0,060282 |
| CNA20T | A | 10_D | | | | 0,109615 |
| CNA20T | A | 40_D | | | 1,32574 | 0,211577 |
| CNA20T | D | 20_T | 0,054669 | 1,045287 | | 0,13795 |
| CNA20T | D | ZERO_C | | | | 0,101535 |
| CNA20T | D | ZERO_T | 0,054669 | 0,959417 | | 0,099791 |
| CNA441 | A | D-INTR | | | | 0,141579 |
| CNA441 | A | D-L | | | 1,02329 | 0,162936 |
| CNA441 | D | TO | 0,072722 | 1,10834 | | 0,120222 |
| CNA441 | D | ZERO | | | | 0,096518 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| CNA500 | A | D-35 | | | 0,991547 | 0,147335 |
| CNA500 | A | D-INTR | | | | 0,113809 |
| CNA500 | D | 1 | | | | 0,080282 |
| CNA500 | D | 12 | 0,054342 | 0,956752 | | 0,090564 |
| CNA500 | D | ZERO | | | | 0,07 |
| CNA510 | A | A_15 | | | 1,073624 | 0,088506 |
| CNA510 | A | A_35 | | | 1,002913 | 0,126185 |
| CNA510 | D | D_15 | 0,07051 | 1,179843 | | 0,097415 |
| CNA510 | D | ZERO_C | | | | 0,088914 |
| CNA510 | D | ZERO_D | 0,090811 | 1,347624 | | 0,103158 |
| CNA525C | A | A_15 | | | 1,012614 | 0,106795 |
| CNA525C | A | A_35 | | | 0,946574 | 0,126615 |
| CNA525C | D | D-15 | 0,053355 | 0,993147 | | 0,096525 |
| CNA525C | D | ZERO_C | | | | 0,085 |
| CNA525C | D | ZERO_D | 0,061279 | 1,065348 | | 0,09129 |
| CNA55B | A | A_15 | | | 1,01427 | 0,118086 |
| CNA55B | A | A_35 | | | 0,9553 | 0,200794 |
| CNA55B | D | D_15 | 0,05628 | 1,080923 | | 0,128052 |
| CNA55B | D | ZERO_C | | | | 0,10833 |
| CNA55B | D | ZERO_D | 0,063189 | 1,159835 | | 0,119835 |
| CNA560E | D | 15 | 0,054336 | 1,014289 | | 0,122203 |
| CNA560E | A | 15 U | | | 0,919106 | 0,099403 |
| CNA560E | A | 35 D | | | 0,870372 | 0,130841 |
| CNA560E | D | 7 | 0,059522 | 1,061591 | | 0,11951 |
| CNA560E | D | ZERO | | | | 0,122635 |
| CNA560U | D | 15 | 0,038136 | 1,069934 | | 0,13523 |
| CNA560U | D | 7 | 0,041179 | 1,10518 | | 0,12699 |
| CNA560U | A | 7_APP | | | | 0,12699 |
| CNA560U | A | D 15 | | | 0,86464 | 0,088125 |
| CNA560U | A | D 35 | | | 0,811918 | 0,132402 |
| CNA560U | D | ZERO | | | | 0,07 |
| CNA560XL | D | 15 | 0,030657 | 1,045811 | | 0,13852 |
| CNA560XL | D | 7 | 0,035712 | 1,095308 | | 0,13505 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| CNA560XL | A | D 15U | | | 0,91189 | 0,08555 |
| CNA560XL | A | D 35D | | | 0,86179 | 0,126192 |
| CNA560XL | D | ZERO | | | | 0,074551 |
| CNA680 | D | 15 | 0,027468 | 0,725152 | | 0,127804 |
| CNA680 | A | 15 GU | | | 0,717794 | 0,093247 |
| CNA680 | A | 35 GD | | | 0,662727 | 0,146827 |
| CNA680 | D | 7 | 0,030105 | 0,764412 | | 0,122083 |
| CNA680 | D | ZERO | | | | 0,105329 |
| CNA750 | A | 15_GD | | | 0,753068 | 0,174519 |
| CNA750 | A | 15_GU | | | 0,753068 | 0,146147 |
| CNA750 | A | 35_GD | | | 0,714646 | 0,250382 |
| CNA750 | A | 5_GU | | | 0,799175 | 0,118139 |
| CNA750 | D | 5 | 0,038446 | 0,82511 | | 0,122657 |
| CNA750 | D | 15 | 0,034761 | 0,787004 | | 0,12822 |
| CNA750 | D | ZERO | | | | 0,096475 |
| CONCRD | A | D-L | | | 0,349148 | 0,205927 |
| CONCRD | A | U-L | | | | 0,183067 |
| CONCRD | D | CL1 | | | | 0,13294 |
| CONCRD | D | TO | 0,008051 | 0,338363 | | 0,13294 |
| CONCRD | D | ZERO | | | | 0,13294 |
| CRJ9-ER | A | 20 | | | | 0,0976 |
| CRJ9-ER | A | D-45 | | | 0,5801 | 0,1551 |
| CRJ9-ER | A | U-45 | | | | 0,1504 |
| CRJ9-ER | A | ZERO | | | | 0,0655 |
| CRJ9-ER | D | 0-204 | | | | 0,0599 |
| CRJ9-ER | D | 0-250 | | | | 0,0641 |
| CRJ9-ER | D | D-8 | 0,0177 | 0,5902 | | 0,0978 |
| CRJ9-ER | D | U-8 | | | | 0,0775 |
| CRJ9-LR | A | 20 | | | | 0,0976 |
| CRJ9-LR | A | D-45 | | | 0,5801 | 0,1551 |
| CRJ9-LR | A | U-45 | | | | 0,1504 |
| CRJ9-LR | A | ZERO | | | | 0,0655 |
| CRJ9-LR | D | 0-204 | | | | 0,0599 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/ $\sqrt{\text{lb}}$) | D (kt/ $\sqrt{\text{lb}}$) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|-----------------------------|-----------------------------|----------|
| CRJ9-LR | D | 0-250 | | | | 0,0641 |
| CRJ9-LR | D | D-8 | 0,0177 | 0,5902 | | 0,0978 |
| CRJ9-LR | D | U-8 | | | | 0,0775 |
| CVR580 | A | D-28 | | | 0,51972 | 0,118937 |
| CVR580 | A | D-40 | | | 0,49138 | 0,124222 |
| CVR580 | D | 10 | 0,028303 | 0,540116 | | 0,130717 |
| CVR580 | D | INTR | | | | 0,102858 |
| CVR580 | D | ZERO | | | | 0,075 |
| DC1010 | A | D-35 | | | 0,251236 | 0,132645 |
| DC1010 | A | D-50 | | | 0,244243 | 0,164729 |
| DC1010 | A | U-35 | | | | 0,127457 |
| DC1010 | A | U-50 | | | | 0,161155 |
| DC1010 | D | 5 | | | | 0,079893 |
| DC1010 | D | 10 | 0,00356 | 0,261942 | | 0,101376 |
| DC1010 | D | INT | | | | 0,068522 |
| DC1010 | D | ZERO | | | | 0,057149 |
| DC1030 | A | D-35 | | | 0,2534 | 0,13 |
| DC1030 | A | U-20 | | | | 0,104 |
| DC1030 | D | 20 | 0,003091 | 0,2434 | | 0,104 |
| DC1030 | D | INT1 | | | | 0,09454 |
| DC1030 | D | INT2 | | | | 0,07307 |
| DC1030 | D | ZERO | | | | 0,06519 |
| DC1040 | A | D-35 | | | 0,254879 | 0,121114 |
| DC1040 | A | D-50 | | | 0,247241 | 0,151007 |
| DC1040 | A | U-35 | | | | 0,114222 |
| DC1040 | A | U-50 | | | | 0,145481 |
| DC1040 | D | 5 | | | | 0,082503 |
| DC1040 | D | 15 | 0,004009 | 0,272697 | | 0,111044 |
| DC1040 | D | INT | | | | 0,071264 |
| DC1040 | D | ZERO | | | | 0,060025 |
| DC3 | A | D-45 | | | 0,597793 | 0,155222 |
| DC3 | A | U-INT | | | | 0,133361 |
| DC3 | D | TO | 0,019837 | 0,619256 | | 0,123784 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| DC3 | D | ZERO | | | | 0,1115 |
| DC6 | A | D-INTR | | | | 0,10199 |
| DC6 | A | D-L | | | 0,294594 | 0,125979 |
| DC6 | D | TO | 0,007829 | 0,430006 | | 0,08204 |
| DC6 | D | ZERO | | | | 0,078 |
| DC850 | A | D-35 | | | 0,328558 | 0,129965 |
| DC850 | A | D-50 | | | 0,313281 | 0,149354 |
| DC850 | A | U-35 | | | | 0,126751 |
| DC850 | A | U-50 | | | | 0,145337 |
| DC850 | D | 15 | 0,005206 | 0,323443 | | 0,090417 |
| DC850 | D | 25 | 0,004708 | 0,315832 | | 0,103092 |
| DC850 | D | INT | | | | 0,074401 |
| DC850 | D | ZERO | | | | 0,058535 |
| DC860 | A | D-35 | | | 0,312879 | 0,117758 |
| DC860 | A | D-50 | | | 0,304526 | 0,130913 |
| DC860 | A | U-35 | | | | 0,115049 |
| DC860 | A | U-50 | | | | 0,12766 |
| DC860 | D | 12 | 0,004899 | 0,320082 | | 0,090214 |
| DC860 | D | 23 | 0,004572 | 0,304797 | | 0,095953 |
| DC860 | D | INT | | | | 0,071703 |
| DC860 | D | ZERO | | | | 0,05319 |
| DC870 | A | D-35 | | | 0,312879 | 0,117758 |
| 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 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| DC8QN | D | 12 | 0,004899 | 0,320082 | | 0,090214 |
| DC8QN | D | 23 | 0,004572 | 0,304797 | | 0,095953 |
| DC8QN | D | INT | | | | 0,071703 |
| DC8QN | D | ZERO | | | | 0,05319 |
| DC910 | A | D-35 | | | 0,480101 | 0,134177 |
| DC910 | A | D-50 | | | 0,445486 | 0,157948 |
| DC910 | A | U-15 | | | | 0,087963 |
| DC910 | A | U-35 | | | | 0,130625 |
| DC910 | A | U-50 | | | | 0,153365 |
| DC910 | D | 5 | 0,012996 | 0,49557 | | 0,07757 |
| DC910 | D | 15 | 0,010618 | 0,477234 | | 0,087963 |
| DC910 | D | INT | | | | 0,076753 |
| DC910 | D | ZERO | | | | 0,075935 |
| DC930 | A | D-35 | | | 0,470211 | 0,135075 |
| DC930 | A | D-50 | | | 0,438965 | 0,165052 |
| DC930 | A | U-15 | | | | 0,092489 |
| DC930 | A | U-35 | | | | 0,131559 |
| DC930 | A | U-50 | | | | 0,155925 |
| DC930 | D | 5 | 0,012098 | 0,4899 | | 0,084985 |
| DC930 | D | 15 | 0,010507 | 0,471774 | | 0,092489 |
| DC930 | D | INT | | | | 0,076701 |
| DC930 | D | ZERO | | | | 0,068416 |
| DC93LW | A | D-35 | | | 0,470211 | 0,135075 |
| DC93LW | A | D-50 | | | 0,438965 | 0,165052 |
| DC93LW | A | U-15 | | | | 0,092489 |
| DC93LW | A | U-35 | | | | 0,131559 |
| DC93LW | A | U-50 | | | | 0,155925 |
| DC93LW | D | 5 | 0,012098 | 0,4899 | | 0,084985 |
| DC93LW | D | 15 | 0,010507 | 0,471774 | | 0,092489 |
| DC93LW | D | INT | | | | 0,076701 |
| DC93LW | D | ZERO | | | | 0,068416 |
| DC950 | A | D-35 | | | 0,468147 | 0,135234 |
| DC950 | A | D-50 | | | 0,442406 | 0,160018 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| DC950 | A | U-15 | | | | 0,092489 |
| DC950 | A | U-35 | | | | 0,131677 |
| DC950 | A | U-50 | | | | 0,155399 |
| DC950 | D | 5 | 0,012098 | 0,4899 | | 0,084985 |
| DC950 | D | 15 | 0,010507 | 0,471774 | | 0,092489 |
| DC950 | D | INTR | | | | 0,076701 |
| DC950 | D | ZERO | | | | 0,068416 |
| DC95HW | A | D-35 | | | 0,468147 | 0,135234 |
| DC95HW | A | D-50 | | | 0,442406 | 0,160018 |
| DC95HW | A | U-15 | | | | 0,092489 |
| DC95HW | A | U-35 | | | | 0,131677 |
| DC95HW | A | U-50 | | | | 0,155399 |
| DC95HW | D | 5 | 0,012098 | 0,4899 | | 0,084985 |
| DC95HW | D | 15 | 0,010507 | 0,471774 | | 0,092489 |
| DC95HW | D | INTR | | | | 0,076701 |
| DC95HW | D | ZERO | | | | 0,068416 |
| DC9Q7 | A | D-35 | | | 0,480101 | 0,134177 |
| DC9Q7 | A | D-50 | | | 0,445486 | 0,157948 |
| DC9Q7 | A | U-15 | | | | 0,087963 |
| DC9Q7 | A | U-35 | | | | 0,130625 |
| DC9Q7 | A | U-50 | | | | 0,153365 |
| DC9Q7 | D | 5 | 0,012996 | 0,49557 | | 0,07757 |
| DC9Q7 | D | 15 | 0,010618 | 0,477234 | | 0,087963 |
| DC9Q7 | D | INT | | | | 0,076753 |
| DC9Q7 | D | ZERO | | | | 0,075935 |
| DC9Q9 | A | D-35 | | | 0,470211 | 0,135075 |
| DC9Q9 | A | D-50 | | | 0,438965 | 0,165052 |
| DC9Q9 | A | U-15 | | | | 0,092489 |
| DC9Q9 | A | U-35 | | | | 0,131559 |
| DC9Q9 | A | U-50 | | | | 0,155925 |
| DC9Q9 | D | 5 | 0,012098 | 0,4899 | | 0,084985 |
| DC9Q9 | D | 15 | 0,010507 | 0,471774 | | 0,092489 |
| DC9Q9 | D | INT | | | | 0,076701 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| DC9Q9 | D | ZERO | | | | 0,068416 |
| DHC6 | A | D-INTR | | | | 0,125975 |
| DHC6 | A | D-L | | | 0,577068 | 0,176949 |
| DHC6 | D | INTR | | | | 0,090222 |
| DHC6 | D | TO | 0,031032 | 0,787095 | | 0,105443 |
| DHC6 | D | ZERO | | | | 0,075 |
| DHC6QP | A | D-INTR | | | | 0,125975 |
| DHC6QP | A | D-L | | | 0,577068 | 0,176949 |
| DHC6QP | D | INTR | | | | 0,090222 |
| DHC6QP | D | TO | 0,031032 | 0,787095 | | 0,105443 |
| DHC6QP | D | ZERO | | | | 0,075 |
| DHC7 | A | D-25 | | | 0,51353 | 0,127688 |
| DHC7 | A | D-INTR | | | | 0,117133 |
| DHC7 | D | 10 | | | | 0,117133 |
| DHC7 | D | 25 | 0,009556 | 0,466702 | | 0,159266 |
| DHC7 | D | ZERO | | | | 0,075 |
| DHC8 | A | D-15 | | | 0,54969 | 0,092335 |
| DHC8 | A | D-35 | | | 0,50961 | 0,10086 |
| DHC8 | A | D-5 | | | 0,60123 | 0,087745 |
| DHC8 | A | U-15 | | | | 0,080204 |
| DHC8 | A | U-5 | | | | 0,073647 |
| DHC8 | D | 5 | 0,017289 | 0,61342 | | 0,07808 |
| DHC8 | D | 15 | 0,017361 | 0,56668 | | 0,08519 |
| DHC8 | D | ZERO | | | | 0,072424 |
| DHC830 | A | D-10 | | | 0,62986 | 0,091024 |
| DHC830 | A | D-15 | | | 0,60123 | 0,094958 |
| DHC830 | A | D-35 | | | 0,55542 | 0,103483 |
| DHC830 | A | U-10 | | | | 0,079221 |
| DHC830 | A | U-15 | | | | 0,084139 |
| DHC830 | D | 5 | 0,017836 | 0,61764 | | 0,070652 |
| DHC830 | D | 10 | 0,015165 | 0,570532 | | 0,076309 |
| DHC830 | D | 15 | 0,014403 | 0,549595 | | 0,080292 |
| DHC830 | D | INT | 0,019987 | 0,659514 | | 0,067572 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/ $\sqrt{\text{lb}}$) | D (kt/ $\sqrt{\text{lb}}$) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|-----------------------------|-----------------------------|----------|
| DHC830 | D | ZERO | | | | 0,068308 |
| DO228 | A | F30APP | | | 0,75885 | 0,11911 |
| DO228 | A | ZERO-A | | | | 0,10717 |
| DO228 | D | FLAPS1 | 0,02196 | 0,80401 | | 0,09042 |
| DO228 | D | ZERO | 0,02745 | 0,86388 | | 0,10717 |
| DO228 | D | ZERO-C | | | | 0,14459 |
| DO228 | D | ZERO-T | | | | 0,09218 |
| DO328 | A | F32APP | | | 0,638 | 0,0961 |
| DO328 | A | ZERO-A | | | | 0,0916 |
| DO328 | D | F12-D | 0,016 | 0,666 | | 0,0664 |
| DO328 | D | ZERO | | | | 0,0916 |
| DO328 | D | ZERO-C | | | | 0,1206 |
| ECLIPSE500 | A | A_A_DN | | | 1,273746 | 0,133462 |
| ECLIPSE500 | A | A_T_DN | | | | 0,178304 |
| ECLIPSE500 | D | TO_DN | 0,100203 | 1,381422 | | 0,105314 |
| ECLIPSE500 | D | TO_UP | | 1,381422 | | 0,086185 |
| ECLIPSE500 | D | UP_DN | | 1,690947 | | 0,103009 |
| ECLIPSE500 | D | UP_UP | | 1,690947 | | 0,073313 |
| EMB120 | A | D-25 | | | 0,837 | 0,0801 |
| EMB120 | A | D-45 | | | 0,782 | 0,1305 |
| EMB120 | D | 15 | 0,0297 | 0,82 | | 0,1014 |
| EMB120 | D | ZERO | | 0,929 | | 0,0834 |
| EMB145 | A | D-22 | | | 0,6836 | 0,1291 |
| EMB145 | A | D-45 | | | 0,6811 | 0,1809 |
| EMB145 | D | 9 | | 0,6503 | | 0,0825 |
| EMB145 | D | 9-GEAR | 0,0218 | 0,6562 | | 0,1048 |
| EMB145 | D | ZERO | | | | 0,0691 |
| EMB14L | A | D-22 | | | 0,6836 | 0,1291 |
| EMB14L | D | 9 | | 0,6503 | | 0,083 |
| EMB14L | D | 9-GEAR | 0,0212 | 0,6562 | | 0,083 |
| EMB14L | D | D-45 | | 0,6811 | | 0,1809 |
| EMB14L | D | ZERO | | | | 0,0694 |
| EMB170 | D | 1 | 0,015720 | 0,579870 | | 0,076830 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| EMB170 | A | FULL | | | 0,498900 | 0,145550 |
| EMB170 | D | ZERO | | | | 0,066180 |
| EMB175 | D | 1 | 0,015900 | 0,578990 | | 0,077300 |
| EMB175 | A | FULL | | | 0,498200 | 0,145800 |
| EMB175 | D | ZERO | | | | 0,066000 |
| EMB190 | D | 1 | 0,012300 | 0,494610 | | 0,082600 |
| EMB190 | A | FULL | | | 0,434400 | 0,137100 |
| EMB190 | D | ZERO | | | | 0,066400 |
| EMB195 | D | 1 | 0,012200 | 0,494520 | | 0,083100 |
| EMB195 | A | FULL | | | 0,433600 | 0,137400 |
| EMB195 | D | ZERO | | | | 0,067400 |
| F10062 | A | D-42 | | | 0,4731 | 0,1565 |
| F10062 | A | U-INT | | | | 0,1124 |
| F10062 | D | INT2 | | | | 0,0904 |
| F10062 | D | TO | 0,0122 | 0,5162 | | 0,0683 |
| F10062 | D | ZERO | | | | 0,0683 |
| F10065 | A | D-42 | | | 0,4731 | 0,1565 |
| F10065 | A | U-INT | | | | 0,1129 |
| F10065 | D | INT2 | | | | 0,0911 |
| F10065 | D | TO | 0,0123 | 0,521 | | 0,0693 |
| F10065 | D | ZERO | | | | 0,0693 |
| F28MK2 | A | D-42 | | | 0,5334 | 0,1677 |
| F28MK2 | A | U-INTR | | | | 0,1248 |
| F28MK2 | D | 6 | 0,0171 | 0,6027 | | 0,0793 |
| F28MK2 | D | INT2 | | | | 0,1033 |
| F28MK2 | D | ZERO | | | | 0,0819 |
| F28MK4 | A | D-42 | | | 0,5149 | 0,1619 |
| F28MK4 | A | U-INTR | | | | 0,1187 |
| F28MK4 | D | 6 | 0,01515 | 0,5731 | | 0,0749 |
| F28MK4 | D | INT2 | | | | 0,0971 |
| F28MK4 | D | ZERO | | | | 0,0755 |
| FAL20 | A | D-25 | | | 0,804634 | 0,117238 |
| FAL20 | A | D-40 | | | 0,792624 | 0,136348 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| FAL20 | D | 10 | 0,035696 | 0,807797 | | 0,098781 |
| FAL20 | D | INTR | | | | 0,084391 |
| FAL20 | D | ZERO | | | | 0,07 |
| GII | A | L-0-U | | | | 0,0751 |
| GII | A | L-10-U | | | | 0,0852 |
| GII | D | L-20-D | | | | 0,1138 |
| GII | D | L-39-D | | 0,5822 | | 0,1742 |
| GII | D | T-0-U | | | | 0,0814 |
| GII | D | T-10-U | | | | 0,0884 |
| GII | D | T-20-D | 0,02 | 0,634 | | 0,1159 |
| GIB | A | L-0-U | | | | 0,0722 |
| GIB | A | L-10-U | | | | 0,0735 |
| GIB | D | L-20-D | | | | 0,1091 |
| GIB | D | L-39-D | | 0,562984 | | 0,1509 |
| GIB | D | T-0-U | | | | 0,0738 |
| GIB | D | T-10-U | | | | 0,0729 |
| GIB | 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 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| HS748A | A | D-INTR | | | | 0,106745 |
| HS748A | D | INTR | | | | 0,088176 |
| HS748A | D | TO | 0,012271 | 0,542574 | | 0,101351 |
| HS748A | D | ZERO | | | | 0,075 |
| IA1125 | A | D-40 | | | 0,967478 | 0,136393 |
| IA1125 | A | D-INTR | | | | 0,118618 |
| IA1125 | D | 12 | 0,040745 | 0,963488 | | 0,100843 |
| IA1125 | D | INTR | | | | 0,085422 |
| IA1125 | D | ZERO | | | | 0,07 |
| L1011 | A | D-33 | | | 0,286984 | 0,137671 |
| L1011 | A | D-42 | | | 0,256389 | 0,155717 |
| L1011 | D | 10 | 0,004561 | 0,265314 | | 0,093396 |
| L1011 | D | 22 | 0,004759 | 0,251916 | | 0,105083 |
| L1011 | D | INTR | | | | 0,07959 |
| L1011 | D | ZERO | | | | 0,06243 |
| L10115 | A | D-33 | | | 0,262728 | 0,140162 |
| L10115 | A | D-42 | | | 0,256123 | 0,155644 |
| L10115 | D | 10 | 0,004499 | 0,265314 | | 0,093396 |
| L10115 | D | 22 | 0,004695 | 0,251916 | | 0,105083 |
| L10115 | D | INTR | | | | 0,07959 |
| L10115 | D | ZERO | | | | 0,06243 |
| L188 | A | D-100 | | | 0,436792 | 0,174786 |
| L188 | A | D-78-% | | | 0,456156 | 0,122326 |
| L188 | D | 39-% | 0,009995 | 0,420533 | | 0,142992 |
| L188 | D | 78-% | 0,010265 | 0,404302 | | 0,159974 |
| L188 | D | INTR | | | | 0,120987 |
| L188 | D | ZERO | | | | 0,082 |
| LEAR25 | A | D-40 | | | 1,28239 | 0,176632 |
| LEAR25 | A | D-INTR | | | | 0,149986 |
| LEAR25 | D | 10 | | | | 0,09667 |
| LEAR25 | D | 20 | 0,082866 | 1,27373 | | 0,12334 |
| LEAR25 | D | ZERO | | | | 0,07 |
| LEAR35 | A | D-40 | | | 1,08756 | 0,150688 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| LEAR35 | A | D-INTR | | | | 0,129456 |
| LEAR35 | D | 10 | | | | 0,089112 |
| LEAR35 | D | 20 | 0,043803 | 1,05985 | | 0,108224 |
| LEAR35 | D | ZERO | | | | 0,07 |
| MD11GE | D | 10 | 0,003812 | 0,2648 | | 0,0843 |
| MD11GE | D | 15 | 0,003625 | 0,2578 | | 0,0891 |
| MD11GE | D | 20 | 0,003509 | 0,2524 | | 0,0947 |
| MD11GE | D | 25 | 0,003443 | 0,2481 | | 0,1016 |
| MD11GE | D | 0/EXT | | | | 0,0692 |
| MD11GE | D | 0/RET | | | | 0,0551 |
| MD11GE | D | ZERO | | | | 0,0551 |
| MD11PW | D | 10 | 0,003829 | 0,265 | | 0,08425 |
| MD11PW | D | 15 | 0,003675 | 0,2576 | | 0,08877 |
| MD11PW | D | 20 | 0,003545 | 0,2526 | | 0,09472 |
| MD11PW | D | 25 | 0,003494 | 0,2487 | | 0,1018 |
| MD11PW | D | 0/EXT | | | | 0,0691 |
| MD11PW | D | 0/RET | | | | 0,05512 |
| MD11PW | D | ZERO | | | | 0,05512 |
| MD81 | D | 11 | 0,009276 | 0,4247 | | 0,07719 |
| MD81 | D | INT1 | | | | 0,07643 |
| MD81 | D | INT2 | | | | 0,06313 |
| MD81 | D | INT3 | | | | 0,06156 |
| MD81 | D | INT4 | | | | 0,06366 |
| MD81 | D | T_15 | 0,009369 | 0,420798 | | 0,0857 |
| MD81 | D | T_INT | | | | 0,0701 |
| MD81 | D | T_ZERO | | | | 0,061 |
| MD81 | D | ZERO | | | | 0,06761 |
| MD82 | D | 11 | 0,009248 | 0,4236 | | 0,07969 |
| MD82 | D | INT1 | | | | 0,07625 |
| MD82 | D | INT2 | | | | 0,06337 |
| MD82 | D | INT3 | | | | 0,06196 |
| MD82 | D | INT4 | | | | 0,0634 |
| MD82 | D | T_15 | 0,009267 | 0,420216 | | 0,086 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/ $\sqrt{\text{lb}}$) | D (kt/ $\sqrt{\text{lb}}$) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|-----------------------------|-----------------------------|----------|
| MD82 | D | T_INT | | | | 0,065 |
| MD82 | D | T_ZERO | | | | 0,061 |
| MD82 | D | ZERO | | | | 0,06643 |
| MD83 | D | 11 | 0,009301 | 0,4227 | | 0,0798 |
| MD83 | D | INT1 | | | | 0,07666 |
| MD83 | D | INT2 | | | | 0,0664 |
| MD83 | D | INT3 | | | | 0,06247 |
| MD83 | D | INT4 | | | | 0,06236 |
| MD83 | D | T_15 | 0,009384 | 0,420307 | | 0,086 |
| MD83 | D | T_INT | | | | 0,0664 |
| MD83 | D | T_ZERO | | | | 0,0611 |
| MD83 | D | ZERO | | | | 0,06573 |
| MD9025 | A | D-28 | | | 0,4118 | 0,1181 |
| MD9025 | A | D-40 | | | 0,4003 | 0,1412 |
| MD9025 | A | U-0 | | | 0,4744 | 0,0876 |
| MD9025 | D | EXT/06 | 0,010708 | 0,458611 | | 0,070601 |
| MD9025 | D | EXT/11 | 0,009927 | 0,441118 | | 0,073655 |
| MD9025 | D | EXT/18 | 0,009203 | 0,421346 | | 0,083277 |
| MD9025 | D | EXT/24 | 0,008712 | 0,408301 | | 0,090279 |
| MD9025 | D | RET/0 | | | | 0,05186 |
| MD9028 | A | D-28 | | | 0,4118 | 0,1181 |
| MD9028 | A | D-40 | | | 0,4003 | 0,1412 |
| MD9028 | A | U-0 | | | 0,4744 | 0,0876 |
| MD9028 | D | EXT/06 | 0,010993 | 0,463088 | | 0,070248 |
| MD9028 | D | EXT/11 | 0,010269 | 0,446501 | | 0,072708 |
| MD9028 | D | EXT/18 | 0,009514 | 0,426673 | | 0,082666 |
| MD9028 | D | EXT/24 | 0,008991 | 0,413409 | | 0,090018 |
| MD9028 | D | RET/0 | | | | 0,05025 |
| MU3001 | A | D-30 | | | 1,07308 | 0,147487 |
| MU3001 | A | D-INTR | | | | 0,114684 |
| MU3001 | D | 1 | 0,065703 | 1,1529 | | 0,08188 |
| MU3001 | D | 10 | 0,055318 | 1,0729 | | 0,09285 |
| MU3001 | D | ZERO | | | | 0,07 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID klapky | B (ft/lb) | C (kt/√lb) | D (kt/√lb) | R |
|-------------|----------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|
| PA30 | A | 27-A | | | 1,316667 | 0,104586 |
| PA30 | A | ZERO-A | | | | 0,078131 |
| PA30 | D | 15-D | 0,100146 | 1,166667 | | 0,154071 |
| PA30 | D | ZERO-D | | | | 0,067504 |
| PA42 | A | 30-DN | | | 1,09213 | 0,14679 |
| PA42 | A | ZERO-A | | | | 0,087856 |
| PA42 | D | ZER-DN | 0,06796 | 1,011055 | | 0,08088 |
| PA42 | D | ZERO | | | | 0,087856 |
| PA42 | D | ZERO-C | | | | 0,139096 |
| PA42 | D | ZERO-T | | | | 0,07651 |
| SD330 | A | D-15 | | | 0,746802 | 0,109263 |
| SD330 | A | D-35 | | | 0,702872 | 0,143475 |
| SD330 | D | 10 | 0,031762 | 0,727556 | | 0,138193 |
| SD330 | D | INTR | | | | 0,106596 |
| SD330 | D | ZERO | | | | 0,075 |
| SF340 | A | D-35 | | | 0,75674 | 0,147912 |
| SF340 | A | D-INTR | | | | 0,111456 |
| SF340 | D | 5 | | | | 0,105831 |
| SF340 | D | 15 | 0,026303 | 0,746174 | | 0,136662 |
| SF340 | D | ZERO | | | | 0,075 |

Tabuľka I-2

Lietadlá

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda: | Vlastnícka kategória | Max. hrubá vzletová hmotnosť (lb) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (lb) | Max. pristávacia vzdialenosť (lb) | Maximálny statický ťah na úrovni mora (lb) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy priblíženia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|--------------------------|----------------|---------------|--------------------|----------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--|----------------|---------------------------------|--------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| 1900D | Beech 1900D/PT6A67 | Turbo-vrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 16 950 | 14 940 | 1 696 | 3 367 | 1 | PT6A67 | CNT (lb) | 213 | 109 | Vrtuľa |
| 707 | Boeing 707-120/JT3C | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 302 400 | 188 900 | 6 682 | 10 120 | 1 | JT4A | CNT (lb) | 208 | 107 | Krídlo |
| 707120 | Boeing 707-120B/JT3D-3 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 302 400 | 188 900 | 6 893 | 14 850 | 1 | JT3D | CNT (lb) | 208 | 107 | Krídlo |
| 707320 | Boeing 707-320B/JT3D-7 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 334 000 | 247 000 | 5 622 | 19 000 | 1 | JT3D | CNT (lb) | 208 | 107 | Krídlo |
| 707QN | Boeing 707-320B/JT3D-7QN | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 334 000 | 247 000 | 5 622 | 19 000 | 2 | JT3DQ | CNT (lb) | 208 | 106 | Krídlo |
| 717200 | Boeing 717-200/BR 715 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 121 000 | 110 000 | 4 600 | 18 000 | 3 | BR715 | CNT (lb) | 203 | 105 | Trup |
| 720 | Boeing 720/JT3C | Tryskový | 4 | Veľká | Komerčná | 223 500 | 155 600 | 4 871 | 10 120 | 1 | JT4A | CNT (lb) | 208 | 107 | Krídlo |
| 720B | Boeing 720B/JT3D-3 | Tryskový | 4 | Veľká | Komerčná | 234 000 | 175 000 | 5 717 | 18 000 | 1 | JT3D | CNT (lb) | 208 | 107 | Krídlo |
| 727100 | Boeing 727-100/JT8D-7 | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 169 500 | 142 500 | 4 867 | 14 000 | 1 | 3JT8D | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 727200 | Boeing 727-200/JT8D-7 | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 217 600 | 163 300 | 5 571 | 11 895 | 1 | 3JT8D | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 727D15 | Boeing 727-200/JT8D-15 | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 208 000 | 169 000 | 4 922 | 15 500 | 1 | 3JT8D | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 727D17 | Boeing 727-200/JT8D-17 | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 208 000 | 169 000 | 5 444 | 16 000 | 2 | 3JT8DQ | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 727EM1 | FEDX 727-100/JT8D-7 | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 169 500 | 142 500 | 4 867 | 14 000 | 3 | 3JT8E7 | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda: | Vlastnícka kategória | Max. hrubá vzletová hmotnosť (lb) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (lb) | Max. pristávacia vzdialenosť (lb) | Maximálny statický ťah na úrovni mora (lb) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy priblíženia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|---------------------------|------------|---------------|--------------------|----------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--|----------------|---------------------------------|--------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| 727EM2 | FEDX 727-200/JT8D-15 | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 208 000 | 169 000 | 4 922 | 15 500 | 3 | 3JT8E5 | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 727Q15 | Boeing 727-200/JT8D-15QN | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 208 000 | 169 000 | 4 922 | 15 500 | 2 | 3JT8DQ | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 727Q7 | Boeing 727-100/JT8D-7QN | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 169 500 | 142 500 | 4 867 | 14 000 | 2 | 3JT8DQ | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 727Q9 | Boeing 727-200/JT8D-9 | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 191 000 | 160 000 | 5 444 | 14 500 | 2 | 3JT8DQ | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 727QF | UPS 727-100 22C 25C | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 169 000 | 142 500 | 4 448 | 15 380 | 3 | TAY651 | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 737 | Boeing 737/JT8D-9 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 109 000 | 98 000 | 3 900 | 14 500 | 1 | 2JT8DW | CNT (lb) | 201 | 101 | Krídlo |
| 737300 | Boeing 737-300/CFM56-3B-1 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 135 000 | 114 000 | 4 580 | 20 000 | 3 | CFM563 | CNT (lb) | 202 | 102 | Krídlo |
| 7373B2 | Boeing 737-300/CFM56-3B-2 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 139 500 | 114 000 | 4 580 | 22 000 | 3 | CFM563 | CNT (lb) | 202 | 102 | Krídlo |
| 737400 | Boeing 737-400/CFM56-3C-1 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 150 000 | 124 000 | 5 062 | 23 500 | 3 | CFM563 | CNT (lb) | 202 | 102 | Krídlo |
| 737500 | Boeing 737-500/CFM56-3C-1 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 133 500 | 111 000 | 4 551 | 20 000 | 3 | CFM563 | CNT (lb) | 202 | 102 | Krídlo |
| 737700 | Boeing 737-700/CFM56-7B24 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 154 500 | 129 200 | 4 445 | 24 000 | 3 | CF567B | CNT (lb) | 203 | 104 | Krídlo |
| 737800 | Boeing 737-800/CFM56-7B26 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 174 200 | 146 300 | 5 435 | 26 300 | 3 | CF567B | CNT (lb) | 203 | 104 | Krídlo |
| 737D17 | Boeing 737-200/JT8D-17 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 124 000 | 107 000 | 4 244 | 16 000 | 2 | 2JT8QW | CNT (lb) | 201 | 101 | Krídlo |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda: | Vlastnícka kategória | Max. hrubá vzletová hmotnosť (lb) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (lb) | Max. pristávacia vzdialenosť (lb) | Maximálny statický ťah na úrovni mora (lb) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy priblíženia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|--|------------|---------------|--------------------|----------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--|----------------|---------------------------------|--------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| 737N17 | Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 124 000 | 107 000 | 4 244 | 16 000 | 3 | 2JT8DN | CNT (lb) | 202 | 104 | Krídlo |
| 737N9 | Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 109 000 | 98 000 | 3 900 | 14 500 | 3 | 2JT8DN | CNT (lb) | 202 | 104 | Krídlo |
| 737QN | Boeing 737/JT8D-9QN | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 109 000 | 98 000 | 3 900 | 14 500 | 2 | 2JT8QW | CNT (lb) | 201 | 101 | Krídlo |
| 747100 | Boeing 747-100/JT9DBD | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 733 000 | 516 600 | 5 727 | 33 042 | 2 | JT9DBD | CNT (lb) | 209 | 107 | Krídlo |
| 74710Q | Boeing 747-100/JT9D-7QN | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 733 000 | 564 000 | 6 200 | 45 500 | 3 | JT9DFL | CNT (lb) | 207 | 107 | Krídlo |
| 747200 | Boeing 747-200/JT9D-7 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 775 000 | 564 000 | 6 200 | 45 500 | 3 | JT9DFL | CNT (lb) | 207 | 107 | Krídlo |
| 74720A | Boeing 747-200/JT9D-7A | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 785 000 | 564 000 | 6 200 | 46 300 | 3 | JT9D7Q | CNT (lb) | 207 | 107 | Krídlo |
| 74720B | Boeing 747-200/JT9D-7Q | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 800 000 | 630 000 | 6 200 | 53 000 | 3 | JT9D7Q | CNT (lb) | 207 | 107 | Krídlo |
| 747400 | Boeing 747-400/PW4056 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 875 000 | 652 000 | 6 989 | 56 800 | 3 | PW4056 | CNT (lb) | 207 | 107 | Krídlo |
| 7478 | Boeing 747-8F/GENx-2B67 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 987 000 | 757 000 | 7 900 | 68 000 | 4 | GENX67 | CNT (lb) | 205 | 107 | Krídlo |
| 747SP | Boeing 747SP/JT9D-7 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 702 000 | 475 000 | 5 911 | 45 500 | 3 | JT9DFL | CNT (lb) | 207 | 107 | Krídlo |
| 757300 | Boeing 757-300/RB211-535E4B | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 275 000 | 224 000 | 5 651 | 43 100 | 3 | RR535E | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |
| 757PW | Boeing 757-200/PW2037 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 255 000 | 210 000 | 4 790 | 38 300 | 3 | PW2037 | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda: | Vlastnícka kategória | Max. hrubá vzletová hmotnosť (lb) | Max. hrubá pristávací hmotnosť (lb) | Max. pristávací vzdialenosť (lb) | Maximálny statický ťah na úrovni mora (lb) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy priblíženia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|--|------------|---------------|--------------------|----------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|--|----------------|---------------------------------|--------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| 757RR | Boeing 757-200/RB211-535E4 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 255 000 | 210 000 | 4 640 | 40 100 | 3 | RR535E | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |
| 767300 | Boeing 767-300/PW4060 | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 407 000 | 320 000 | 4 710 | 60 000 | 3 | 2CF680 | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |
| 767400 | Boeing 767-400ER/CF6-80C2B(F) | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 450 000 | 340 000 | 6 000 | 58 685 | 3 | CF680C | CNT (lb) | 205 | 102 | Krídlo |
| 767CF6 | Boeing 767-200/CF6-80A | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 315 500 | 270 000 | 4 700 | 48 000 | 3 | 2CF680 | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |
| 767JT9 | Boeing 767-200/JT9D-7R4D | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 351 000 | 270 000 | 4 744 | 48 000 | 3 | 2CF680 | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |
| 777200 | Boeing 777-200/GE90-76B | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 656 000 | 470 000 | 4 450 | 90 000 | 3 | GE90 | CNT (lb) | 205 | 105 | Krídlo |
| 777300 | Boeing 777-300/Trent 892 | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 660 000 | 524 000 | 6 012 | 77 000 | 0 | TRENT8 | CNT (lb) | 203 | 105 | Krídlo |
| 7773ER | Boeing 777-300ER/GE90-115B-EIS | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 775 000 | 554 000 | 5 805 | 115 000 | 3 | GE9015 | CNT (lb) | 204 | 107 | Krídlo |
| 7878R | Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 502 500 | 380 000 | 5 090 | 70 000 | 4 | T1KBFP | CNT (lb) | 205 | 103 | Krídlo |
| A300-622R | Airbus A300-622R/PW4158 | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 378 533 | 308 647 | 4 735 | 58 000 | 3 | PW4158 | CNT (lb) | 202 | 103 | Krídlo |
| A300B4-203 | Airbus A300B4-200/CF6-50C2 | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 364 000 | 295 000 | 5 367 | 52 500 | 3 | 2CF650 | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |
| A310-304 | Airbus A310-304/GE CF6-80C2A2 | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 346 126 | 273 373 | 4 682 | 53 500 | 3 | A310 | CNT (lb) | 204 | 103 | Krídlo |
| A319-131 | Airbus A319-131/V2522-A5 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 166 449 | 137 789 | 4 364 | 22 000 | 3 | V2522A | CNT (lb) | 205 | 103 | Krídlo |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda: | Vlastnícka kategória | Max. hrubá vzletová hmotnosť (lb) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (lb) | Max. pristávacia vzdialenosť (lb) | Maximálny statický ťah na úrovni mora (lb) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy priblíženia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|--------------------------------|------------|---------------|--------------------|-------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--|----------------|---------------------------------|---|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| A320-211 | Airbus A320-211/CFM56-5A1 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 169 756 | 142 198 | 4 753 | 25 000 | 3 | CFM565 | CNT (lb) | 202 | 103 | Krídlo |
| A320-232 | Airbus A320-232/V2527-A5 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 169 756 | 145 505 | 4 917 | 26 500 | 3 | V2527A | CNT (lb) | 205 | 103 | Krídlo |
| A321-232 | Airbus A321-232/IAE V2530-A5 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 196 211 | 166 449 | 5 587 | 30 000 | 3 | V2530 | CNT (lb) | 202 | 103 | Krídlo |
| A330-301 | Airbus A330-301/GE CF6-80 E1A2 | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 478 400 | 383 604 | 5 966 | 67 500 | 3 | CF680E | CNT (lb) | 202 | 102 | Krídlo |
| A330-343 | Airbus A330-343/RR Trent 772B | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 513 677 | 412 264 | 5 512 | 71 100 | 3 | TRENT7 | CNT (lb) | 205 | 102 | Krídlo |
| A340-211 | Airbus A340-211/CFM56-5C2 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 573 200 | 399 036 | 5 900 | 31 200 | 3 | CF565C | CNT (lb) | 206 | 107 | Krídlo |
| A340-642 | Airbus A340-642/RR Trent 556 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 804 687 | 564 383 | 6 919 | 56 000 | 4 | TRENT5 | CNT (lb) | 205 | 102 | Krídlo |
| A380-841 | Airbus A380-841/RR Trent 970 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 1 254 430 | 862 007 | 6 752 | 70 000 | 4 | TRENT9 | CNT (lb) | 205 | 105 | Krídlo |
| A380-861 | Airbus A380-861/EA GP7270 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 1 254 430 | 862 007 | 6 837 | 70 000 | 4 | GP7270 | CNT (lb) | 206 | 105 | Krídlo |
| BAC111 | BAC 111/SPEY MK511-14 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 89 600 | 82 000 | 4 449 | 11 400 | 2 | 2JT8D | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| BAE146 | BAe 146-200/ALF502R-5 | Tryskový | 4 | Veľká | Komerčná | 93 000 | 81 000 | 3 770 | 6 970 | 3 | AL502R | CNT (lb) | 206 | 108 | Krídlo |
| BAE300 | BAe 146-300/ALF502R-5 | Tryskový | 4 | Veľká | Komerčná | 97 500 | 84 500 | 3 960 | 6 970 | 3 | AL502R | CNT (lb) | 206 | 108 | Krídlo |
| BEC58P | Raytheon BARON 58P/TS10-520-L | Piestový | 2 | Malá | Všeobecné le- tectvo | 6 100 | 6 100 | 2 733 | 779 | 0 | TSIO52 | CNT (% max. sta- tického ťahu) | 215 | 109 | Vrtuľa |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda: | Vlastnícka kategória | Max. hrubá vzletová hmotnosť (lb) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (lb) | Max. pristávacia vzdialenosť (lb) | Maximálny statický ťah na úrovni mora (lb) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy priblíženia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|------------------------------------|---------------|---------------|--------------------|----------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--|----------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| CIT3 | Cessna Citation III/TFE731-3-100S | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 20 000 | 17 000 | 2 770 | 3 650 | 3 | TF7313 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| CL600 | Canadair CL-600/ALF502L | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 36 000 | 33 000 | 3 300 | 7 500 | 3 | AL502L | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| CL601 | Canadair CL-601/CF34-3A | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 43 100 | 36 000 | 3 550 | 9 220 | 3 | CF34 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| CNA172 | Cessna 172R/Lycoming IO-360-L2A | Piestový | 1 | Malá | Všeobecné letectvo | 2 450 | 2 450 | 1 695 | 436 | 0 | IO360L | CNT (% max. statického ťahu) | 215 | 109 | Vrtuľa |
| CNA182 | Cessna 182H/Continental O-470-R | Piestový | 1 | Malá | Všeobecné letectvo | 2 800 | 2 800 | 1 544 | 965 | 2 | O470R | CNT (lb) | 215 | 113 | Vrtuľa |
| CNA206 | Cessna 206H/Lycoming IO-540-AC | Piestový | 1 | Malá | Všeobecné letectvo | 3 600 | 3 600 | 1 880 | 798 | 0 | IO540 | Iný (RPM) | 215 | 109 | Vrtuľa |
| CNA208 | Cessna 208/PT6A-114 | Turbovrtuľový | 1 | Malá | Všeobecné letectvo | 8 750 | 8 500 | 1 740 | 2 300 | 3 | PT6A114 | CNT (lb) | 210 | 109 | Vrtuľa |
| CNA20T | Cessna T206H/Lycoming TIO-540-AJ1A | Piestový | 1 | Malá | Všeobecné letectvo | 3 600 | 3 600 | 1 880 | 825 | 0 | TIO540 | Iný (RPM) | 215 | 109 | Vrtuľa |
| CNA441 | Cessna CONQUEST II /TPE331-8 | Turbovrtuľový | 2 | Malá | Komerčná | 9 900 | 9 400 | 1 939 | 1 535 | 0 | TPE331 | CNT (% max. statického ťahu) | 210 | 111 | Vrtuľa |
| CNA500 | Cessna Citation II/JT15D-4 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 14 700 | 14 000 | 3 050 | 2 500 | 3 | JT15D1 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| CNA510 | Cessna Mustang Model 510/PW615F | Tryskový | 2 | Malá | Komerčná | 8 645 | 7 200 | 3 010 | 1 466 | 0 | PW615F | CNT (lb) | 203 | 113 | Trup |
| CNA525C | Cessna Citation CJ4 525C /FJ44-4A | Tryskový | 2 | Malá | Komerčná | 16 950 | 15 500 | 3 010 | 3 600 | 4 | FJ44-4 | CNT (lb) | 235 | 136 | Trup |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda: | Vlastnícka kategória | Max. hrubá vzletová hmotnosť (lb) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (lb) | Max. pristávacia vzdialenosť (lb) | Maximálny statický ťah na úrovni mora (lb) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy priblíženia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|---|----------------|---------------|--------------------|----------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--|----------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| CNA55B | Cessna 550 Citation Bravo/PW530A | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 14 800 | 13 500 | 3 010 | 2 863 | 0 | PW530A | CNT (lb) | 203 | 113 | Trup |
| CNA560E | Cessna Citation Encore 560/PW535A | Tryskový | 2 | Malá | Komerčná | 16 300 | 13 680 | 3 000 | 3 313 | 3 | 2PW535 | CNT (lb) | 238 | 138 | Trup |
| CNA560U | Cessna Citation Ultra 560/JT15D-5D | Tryskový | 2 | Malá | Komerčná | 16 300 | 13 680 | 2 700 | 3 029 | 3 | 2J155D | CNT (lb) | 237 | 113 | Trup |
| CNA560XL | Cessna Citation Excel 560/PW545A | Tryskový | 2 | Malá | Komerčná | 20 000 | 16 830 | 3 000 | 3 824 | 3 | PW545A | CNT (lb) | 238 | 137 | Trup |
| CNA680 | Cessna Citation Sovereign 680/PW306C | Tryskový | 2 | Malá | Komerčná | 30 000 | 24 390 | 3 010 | 5 749 | 3 | PW306C | CNT (lb) | 236 | 136 | Trup |
| CNA750 | Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007C | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 35 700 | 31 800 | 3 500 | 6 407 | 3 | AE300C | CNT (lb) | 202 | 105 | Trup |
| CONCRD | Concorde/OLY593 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 400 000 | 245 000 | 10 600 | 38 100 | 0 | OLY593 | CNT (lb) | 206 | 106 | Krídlo |
| CRJ9-ER | Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 82 500 | 73 500 | 5 779 | 13 525 | 3 | CF348C5 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| CRJ9-LR | Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 84 500 | 75 100 | 5 680 | 13 525 | 3 | CF348C5 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| CVR580 | Convair CV-580/ALL 501-D15 | Turbo-vrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 58 000 | 52 000 | 4 256 | 8 100 | 0 | 501D13 | CNT (% max. statického ťahu) | 214 | 112 | Vrtuľa |
| DC1010 | McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D | Tryskový | 3 | Ťažká | Komerčná | 455 000 | 363 000 | 5 820 | 40 000 | 3 | CF66D | CNT (lb) | 203 | 101 | Krídlo |
| DC1030 | McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2 | Tryskový | 3 | Ťažká | Komerčná | 572 000 | 403 000 | 5 418 | 53 200 | 3 | CF66D | CNT (lb) | 203 | 101 | Krídlo |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda: | Vlastnícka kategória | Max. hrubá vzletová hmotnosť (lb) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (lb) | Max. pristávacia vzdialenosť (lb) | Maximálny statický ťah na úrovni mora (lb) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy priblíženia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|---|------------|---------------|--------------------|----------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--|----------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| DC1040 | McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20 | Tryskový | 3 | Ťažká | Komerčná | 555 000 | 403 000 | 6 020 | 49 400 | 3 | CF66D | CNT (lb) | 203 | 101 | Krídlo |
| DC3 | Douglas DC-3/R1820-86 | Piestový | 2 | Veľká | Komerčná | 28 000 | 24 500 | 2 222 | 3 120 | 0 | 2R2800 | CNT (% max. statického ťahu) | 213 | 110 | Vrtuľa |
| DC6 | Douglas DC-6/R2800-CB17 | Piestový | 4 | Veľká | Komerčná | 106 000 | 95 000 | 3 010 | 4 180 | 0 | 4R2800 | CNT (% max. statického ťahu) | 213 | 110 | Vrtuľa |
| DC820 | Douglas DC-8-20/JT4A | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 317 600 | 194 400 | 6 527 | 11 850 | 1 | JT4A | CNT (lb) | 208 | 107 | Krídlo |
| DC850 | Douglas DC-8-50/JT3D-3B | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 325 000 | 240 000 | 5 400 | 18 000 | 1 | JT3D | CNT (lb) | 208 | 107 | Krídlo |
| DC860 | Douglas DC-8-60/JT3D-7 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 355 000 | 275 000 | 5 310 | 19 000 | 1 | JT3D | CNT (lb) | 208 | 107 | Krídlo |
| DC870 | Douglas DC-8-70/CFM56-2C-5 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 355 000 | 258 000 | 6 500 | 22 000 | 3 | CFM562 | CNT (lb) | 206 | 106 | Krídlo |
| DC8QN | Douglas DC-8-60/JT8D-7QN | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 355 000 | 275 000 | 5 310 | 19 000 | 2 | JT3DQ | CNT (lb) | 208 | 106 | Krídlo |
| DC910 | McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 90 700 | 81 700 | 5 030 | 14 000 | 1 | 2JT8D | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| DC930 | McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 114 000 | 102 000 | 4 680 | 14 500 | 1 | 2JT8D | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| DC93LW | McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 w/ ABS Lightweight hushkit | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 114 000 | 102 000 | 4 680 | 14 500 | 3 | 2JT8DL | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| DC950 | McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 121 000 | 110 000 | 4 880 | 16 000 | 2 | 2JT8DQ | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda: | Vlastnícka kategória | Max. hrubá vzletová hmotnosť (lb) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (lb) | Max. pristávacia vzdialenosť (lb) | Maximálny statický ťah na úrovni mora (lb) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy priblíženia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|---|----------------|---------------|--------------------|----------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--|----------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| DC95HW | McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D17 w/ ABS Heavyweight hushkit | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 121 000 | 110 000 | 4 880 | 16 000 | 3 | 2JT8DH | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| DC9Q7 | McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 90 700 | 81 700 | 5 030 | 14 000 | 2 | 2JT8DQ | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| DC9Q9 | McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 114 000 | 102 000 | 4 680 | 14 500 | 2 | 2JT8DQ | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| DHC6 | De Havilland DASH 6/PT6A-27 | Turbo-vrtuľový | 2 | Malá | Komerčná | 12 500 | 12 300 | 1 500 | 2 000 | 0 | PT6A27 | CNT (% max. statického ťahu) | 210 | 109 | Vrtuľa |
| DHC6QP | De Havilland DASH 6/PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod | Turbo-vrtuľový | 2 | Malá | Komerčná | 12 500 | 12 300 | 1 500 | 2 000 | 0 | RAISQP | CNT (% max. statického ťahu) | 210 | 109 | Vrtuľa |
| DHC7 | De Havilland DASH 7/PT6A-50 | Turbo-vrtuľový | 4 | Veľká | Komerčná | 41 000 | 39 000 | 2 150 | 2 850 | 3 | PT6A50 | CNT (% max. statického ťahu) | 213 | 112 | Vrtuľa |
| DHC8 | Bombardier de Havilland DASH 8-100/PW121 | Turbo-vrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 34 500 | 33 900 | 3 000 | 4 750 | 3 | PW120 | CNT (% max. statického ťahu) | 213 | 112 | Vrtuľa |
| DHC830 | Bombardier de Havilland DASH 8-300/PW123 | Turbo-vrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 43 000 | 42 000 | 3 500 | 4 918 | 3 | PW120 | CNT (% max. statického ťahu) | 213 | 112 | Vrtuľa |
| DO228 | Dornier 228-202/TPE 311-5 | Turbo-vrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 13 669 | 13 448 | 2 375 | 2 240 | 3 | TPE331-5 | CNT (lb) | 216 | 110 | Vrtuľa |
| DO328 | Dornier 328-100/PW119C | Turbo-vrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 30 843 | 29 167 | 3 825 | 6 745 | 3 | PW119C | CNT (lb) | 214 | 109 | Vrtuľa |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda: | Vlastnícka kategória | Max. hrubá vzletová hmotnosť (lb) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (lb) | Max. pristávacia vzdialenosť (lb) | Maximálny statický ťah na úrovni mora (lb) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy priblíženia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|--------------------------------------|--------------------|---------------|--------------------|----------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--|----------------|---------------------------------|--------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| ECLIPSE500 | Eclipse 500/PW610F | Tryskový | 2 | Malá | Všeobecné letectvo | 6 000 | 5 600 | 2 389 | 1 031 | 3 | PW610F | CNT (lb) | 201 | 103 | Trup |
| EMB120 | Embraer 120 ER/Pratt & Whitney PW118 | Turbo- vrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 26 433 | 25 794 | 5 571 | 4 000 | 3 | EPW118 | CNT (lb) | 213 | 109 | Vrtuľa |
| EMB145 | Embraer 145 ER/Allison AE3007 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 45 420 | 41 230 | 4 232 | 7 500 | 3 | AE3007 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| EMB14L | Embraer 145 LR/Allison AE3007A1 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 48 500 | 42 550 | 4 232 | 7 500 | 3 | AE3007 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| EMB170 | Embraer ERJ170-100 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 82 012 | 72 312 | 4 029 | 13 800 | 3 | CF348E | CNT (lb) | 216 | 113 | Krídlo |
| EMB175 | Embraer ERJ170-200 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 85 517 | 74 957 | 4 130 | 13 800 | 3 | CF348E | CNT (lb) | 216 | 113 | Krídlo |
| EMB190 | Embraer ERJ190-100 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 114 199 | 97 003 | 4 081 | 18 500 | 3 | CF3410E | CNT (lb) | 205 | 105 | Krídlo |
| EMB195 | Embraer ERJ190-200 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 115 280 | 100 972 | 4 183 | 18 500 | 3 | CF3410E | CNT (lb) | 205 | 105 | Krídlo |
| F10062 | Fokker 100/TAY 620-15 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 95 000 | 85 500 | 4 560 | 13 900 | 3 | TAY620 | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| F10065 | Fokker 100/TAY 650-15 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 98 000 | 88 000 | 4 704 | 15 100 | 3 | TAY650 | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| F28MK2 | Fokker F-28-2000/ RB183MK555 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 65 000 | 59 000 | 3 540 | 9 850 | 2 | RB183 | CNT (lb) | 216 | 104 | Trup |
| F28MK4 | Fokker F-28-4000/ RB183MK555 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 73 000 | 64 000 | 3 546 | 9 900 | 2 | RB183P | CNT (lb) | 216 | 104 | Trup |
| FAL20 | Dassault FALCON 20/ CF700-2D-2 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 28 700 | 27 300 | 2 490 | 4 500 | 2 | CF700 | CNT (lb) | 203 | 113 | Trup |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda: | Vlastnícka kategória | Max. hrubá vzletová hmotnosť (lb) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (lb) | Max. pristávacia vzdialenosť (lb) | Maximálny statický ťah na úrovni mora (lb) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy priblíženia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|---------------------------------------|----------------|---------------|--------------------|----------------------|-----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|--|----------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| GII | Gulfstream GII/SPEY 511-8 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 64 800 | 58 500 | 3 200 | 11 400 | 2 | SPEYHK | CNT (lb) | 216 | 104 | Trup |
| GIIB | Gulfstream GIIB/GIII — SPEY 511-8 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 69 700 | 58 500 | 3 250 | 11 400 | 2 | SPEYHK | CNT (lb) | 216 | 104 | Trup |
| GIV | Gulfstream GIV-SP/TAY 611-8 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 74 600 | 66 000 | 3 190 | 13 850 | 3 | TAYGIV | CNT (lb) | 203 | 113 | Trup |
| GV | Gulfstream GV/BR 710 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 90 500 | 75 300 | 2 760 | 14 750 | 3 | BR710 | CNT (lb) | 205 | 105 | Trup |
| HS748A | Hawker Siddeley HS-748/DART MK532-2 | Turbo-vrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 46 500 | 43 000 | 3 360 | 5 150 | 2 | RDA532 | CNT (% of Max Static Thrust) | 212 | 110 | Vrtuľa |
| IA1125 | IAI-1125 ASTRA/TFE731-3A | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 23 500 | 20 700 | 3 689 | 3 700 | 3 | TF7313 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| L1011 | Lockheed Martin L-1011/RB211-22B | Tryskový | 3 | Ťažká | Komerčná | 430 000 | 358 000 | 5 693 | 42 000 | 3 | RB2112 | CNT (lb) | 203 | 101 | Krídlo |
| L10115 | Lockheed Martin L-1011-500/RB211-224B | Tryskový | 3 | Ťažká | Komerčná | 510 000 | 368 000 | 6 800 | 50 000 | 3 | RB2112 | CNT (lb) | 203 | 101 | Krídlo |
| L188 | Lockheed L-188C/ALL 501-D13 | Turbo-vrtuľový | 4 | Veľká | Komerčná | 116 000 | 98 100 | 4 960 | 8 000 | 0 | T56A7 | CNT (% max. statického ťahu) | 214 | 112 | Vrtuľa |
| LEAR25 | Learjet 25/CJ610-8 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 15 000 | 13 500 | 2 620 | 2 950 | 2 | CJ610 | CNT (lb) | 202 | 113 | Trup |
| LEAR35 | Learjet 36/TFE731-2 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 18 300 | 15 300 | 3 076 | 3 500 | 3 | TF7312 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| MD11GE | McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F | Tryskový | 3 | Ťažká | Komerčná | 682 400 | 433 300 | 5 131 | 61 500 | 3 | 2CF68D | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |
| MD11PW | McDonnell Douglas MD-11/PW 4460 | Tryskový | 3 | Ťažká | Komerčná | 682 400 | 433 300 | 4 681 | 60 000 | 3 | PW4460 | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda: | Vlastnícka kategória | Max. hrubá vzletová hmotnosť (lb) | Max. hrubá pristávací hmotnosť (lb) | Max. pristávací vzdialenosť (lb) | Maximálny statický ťah na úrovni mora (lb) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy priblíženia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|--|---------------|---------------|--------------------|----------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|--|----------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| MD81 | McDonnell Douglas MD-81/JT8D-209 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 140 000 | 128 000 | 4 860 | 19 300 | 3 | 2JT8D2 | CNT (lb) | 204 | 104 | Trup |
| MD82 | McDonnell Douglas MD-82/JT8D-217A | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 149 500 | 130 000 | 4 920 | 20 900 | 3 | 2JT8D2 | CNT (lb) | 204 | 104 | Trup |
| MD83 | McDonnell Douglas MD-83/JT8D-219 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 160 000 | 139 500 | 5 200 | 21 700 | 3 | 2JT8D2 | CNT (lb) | 204 | 104 | Trup |
| MD9025 | McDonnell Douglas MD-90/V2525-D5 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 156 000 | 142 000 | 3 000 | 25 000 | 3 | V2525 | CNT (lb) | 205 | 105 | Trup |
| MD9028 | McDonnell Douglas MD-90/V2528-D5 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 156 000 | 142 000 | 3 000 | 28 000 | 3 | V2525 | CNT (lb) | 205 | 105 | Trup |
| MU3001 | Mitsubishi MU300-10 Diamond II/JT15D-5 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 14 100 | 13 200 | 2 800 | 2 500 | 3 | JT15D5 | CNT (lb) | 203 | 113 | Trup |
| PA28 | Piper Warrior PA-28-161/O-320-D3G | Piestový | 1 | Malá | Všeobecné letectvo | 2 325 | 2 325 | 1 695 | 400 | 0 | O320D3 | Iný (RPM) | 213 | 113 | Vrtuľa |
| PA30 | Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A | Piestový | 2 | Malá | Všeobecné letectvo | 3 600 | 3 600 | 1 654 | 777 | 0 | IO320B | CNT (lb) | 213 | 113 | Vrtuľa |
| PA31 | Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5 | Piestový | 2 | Malá | Všeobecné letectvo | 7 000 | 7 000 | 1 850 | 1 481 | 0 | TIO542 | Iný (RPM) | 213 | 109 | Vrtuľa |
| PA42 | Piper PA-42/PT6A-41 | Turbovrtuľový | 2 | Malá | Všeobecné letectvo | 11 200 | 10 330 | 3 300 | 1 800 | 3 | PT6A41 | CNT (lb) | 213 | 109 | Vrtuľa |
| SABR80 | NA Sabreliner 80 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 33 720 | 27 290 | 2 490 | 3 962 | 2 | CF700 | CNT (lb) | 203 | 113 | Trup |
| SD330 | Short SD3-30/PT6A-45AR | Turbovrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 22 900 | 22 600 | 3 650 | 2 670 | 3 | PT6A45 | CNT (% max. statického ťahu) | 211 | 109 | Vrtuľa |
| SF340 | Saab SF340B/CT7-9B | Turbovrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 27 300 | 26 500 | 3 470 | 4 067 | 3 | CT75 | CNT (% max. statického ťahu) | 211 | 110 | Vrtuľa |

Tabuľka I-3

Štandardné procedurálne kroky pri priblížení

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| 1900D | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO-A | 6 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 1900D | DEFAULT | 2 | Klesanie | ZERO-A | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 1900D | DEFAULT | 3 | Klesanie | ZERO-A | 1 500,0 | 146,0 | 3,0 | | | |
| 1900D | DEFAULT | 4 | Klesanie | 35-A | 1 000,0 | 118,0 | 3,0 | | | |
| 1900D | DEFAULT | 5 | Pristátie | 35-A | | | | 57,2 | | |
| 1900D | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 84,0 | | | 515,2 | 40,0 |
| 1900D | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 10,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 707320 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 14 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 145,0 | 3,0 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-40 | 1 000,0 | 131,6 | 3,0 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-40 | | | | 410,6 | | |
| 707320 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 124,9 | | | 3 695,4 | 40,0 |
| 707320 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 707QN | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 2 | Klesanie | 14 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 145,0 | 3,0 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-40 | 1 000,0 | 131,6 | 3,0 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-40 | | | | 410,6 | | |
| 707QN | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 124,9 | | | 3 695,4 | 40,0 |
| 707QN | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 717200 | DEFAULT | 1 | Klesanie | A_0U | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| 717200 | DEFAULT | 2 | Klesanie | A_18U | 3 000,0 | 190,0 | 3,0 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 3 | Klesanie | A_18D | 1 500,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 4 | Klesanie | A_40D | 1 000,0 | 140,0 | 3,0 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 5 | Pristátie | A_40D | | | | 318,6 | | |
| 717200 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 130,0 | | | 2 867,4 | 40,0 |
| 717200 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 8,6 |
| 720B | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 720B | DEFAULT | 2 | Klesanie | 20 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 720B | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-30 | 1 500,0 | 149,0 | 3,0 | | | |
| 720B | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 139,0 | 3,0 | | | |
| 720B | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 419,1 | | |
| 720B | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 131,9 | | | 3 771,9 | 40,0 |
| 720B | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 727100 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 125,5 | 3,0 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 123,2 | 3,0 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 342,6 | | |
| 727100 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 116,8 | | | 3 083,4 | 40,0 |
| 727100 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 727D15 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| 727D15 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 149,6 | 3,0 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 147,6 | 3,0 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 347,6 | | |
| 727D15 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 140,0 | | | 3 128,4 | 40,0 |
| 727D15 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 727D17 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 149,6 | 3,0 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 147,6 | 3,0 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 394,6 | | |
| 727D17 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 140,0 | | | 3 551,4 | 40,0 |
| 727D17 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 727EM1 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 125,5 | 3,0 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 123,2 | 3,0 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 342,6 | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 116,8 | | | 3 083,4 | 40,0 |
| 727EM1 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 727EM2 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 149,6 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| 727EM2 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 147,6 | 3,0 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 347,6 | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 140,0 | | | 3 128,4 | 40,0 |
| 727EM2 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 727Q15 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 149,6 | 3,0 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 147,6 | 3,0 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 347,6 | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 140,0 | | | 3 128,4 | 40,0 |
| 727Q15 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 727Q7 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 125,5 | 3,0 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 123,2 | 3,0 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 342,6 | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 116,8 | | | 3 083,4 | 40,0 |
| 727Q7 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 727Q9 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 145,4 | 3,0 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 143,4 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| 727Q9 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 394,6 | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 136,0 | | | 3 551,4 | 40,0 |
| 727Q9 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 727QF | DEFAULT | 1 | Klesanie | U-ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 2 | Klesanie | U-05 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-15 | 1 500,0 | 150,0 | 3,0 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 131,0 | 3,0 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 363,0 | | |
| 727QF | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 121,0 | | | 2 686,0 | 40,0 |
| 727QF | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 60,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 737 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 737 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 170,0 | 3,0 | | | |
| 737 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 134,5 | 3,0 | | | |
| 737 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 131,5 | 3,0 | | | |
| 737 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 255,6 | | |
| 737 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 124,8 | | | 2 300,4 | 40,0 |
| 737 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 737300 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 170,0 | 3,0 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-15 | 1 500,0 | 148,6 | 3,0 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 139,0 | 3,0 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 316,8 | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| 737300 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 131,9 | | | 2 851,2 | 40,0 |
| 737300 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 7373B2 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 170,0 | 3,0 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-15 | 1 500,0 | 148,6 | 3,0 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 139,0 | 3,0 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 316,8 | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 131,9 | | | 2 851,2 | 40,0 |
| 7373B2 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 737400 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 170,0 | 3,0 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-15 | 1 500,0 | 159,7 | 3,0 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 144,9 | 3,0 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 360,2 | | |
| 737400 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 137,5 | | | 3 241,8 | 40,0 |
| 737400 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 737500 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 170,0 | 3,0 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-15 | 1 500,0 | 143,4 | 3,0 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 135,3 | 3,0 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 314,2 | | |
| 737500 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 128,4 | | | 2 827,8 | 40,0 |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| 737500 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 737700 | DEFAULT | 1 | Klesanie | T_ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 2 | Klesanie | T_5 | 3 000,0 | 171,0 | 3,0 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 3 | Klesanie | A_15 | 1 500,0 | 140,0 | 3,0 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 4 | Klesanie | A_40 | 1 000,0 | 133,0 | 3,0 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 5 | Pristátie | A_40 | | | | 304,7 | | |
| 737700 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 116,0 | | | 2 741,9 | 40,0 |
| 737700 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 737D17 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 170,0 | 3,0 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 140,2 | 3,0 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 137,7 | 3,0 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 286,6 | | |
| 737D17 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 130,7 | | | 2 579,4 | 40,0 |
| 737D17 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 737N17 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 170,0 | 3,0 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 140,2 | 3,0 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 137,7 | 3,0 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 286,6 | | |
| 737N17 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 130,7 | | | 2 579,4 | 40,0 |
| 737N17 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| 737N9 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 170,0 | 3,0 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 134,5 | 3,0 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 131,5 | 3,0 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 255,6 | | |
| 737N9 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 124,8 | | | 2 300,4 | 40,0 |
| 737N9 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 737QN | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 170,0 | 3,0 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 134,5 | 3,0 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 131,5 | 3,0 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 255,6 | | |
| 737QN | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 124,8 | | | 2 300,4 | 40,0 |
| 737QN | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 74710Q | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 2 | Klesanie | 10 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-20 | 1 500,0 | 155,0 | 3,0 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 144,0 | 3,0 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 462,6 | | |
| 74710Q | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 136,6 | | | 4 163,4 | 10,0 |
| 74710Q | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 747200 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| 747200 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 10 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-20 | 1 500,0 | 155,0 | 3,0 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 144,0 | 3,0 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 462,6 | | |
| 747200 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 136,6 | | | 4 163,4 | 10,0 |
| 747200 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 74720A | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 2 | Klesanie | 10 | 3 000,0 | 163,7 | 3,0 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 150,0 | 3,0 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 143,7 | 3,0 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 462,6 | | |
| 74720A | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 136,3 | | | 4 163,4 | 10,0 |
| 74720A | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 74720B | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 2 | Klesanie | 10 | 3 000,0 | 171,9 | 3,0 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 158,5 | 3,0 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 151,9 | 3,0 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 462,6 | | |
| 74720B | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 144,1 | | | 4 163,4 | 10,0 |
| 74720B | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 747400 | DEFAULT | 1 | Klesanie | 5 | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 10 | 3 000,0 | 175,4 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|-----------------------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| 747400 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 161,4 | 3,0 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 155,4 | 3,0 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 533,6 | | |
| 747400 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 147,5 | | | 4 802,4 | 10,0 |
| 747400 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 7478 | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 278,8 | 3,0 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 2 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 279,5 | | | 30 000,0 | |
| 7478 | DEFAULT | 3 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 218,3 | | | 10 000,0 | |
| 7478 | DEFAULT | 4 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 186,1 | | | 3 050,0 | |
| 7478 | DEFAULT | 5 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 174,6 | | | 4 500,0 | |
| 7478 | DEFAULT | 6 | Vodorovný let | F_10 | 3 000,0 | 162,3 | | | 2 069,0 | |
| 7478 | DEFAULT | 7 | Klesanie | F_30 | 3 000,0 | 157,4 | 3,0 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 8 | Pristátie | F_30 | | | | 615,6 | | |
| 7478 | DEFAULT | 9 | Spomalenie | | | 150,4 | | | 5 540,4 | 10,0 |
| 7478 | DEFAULT | 10 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 747SP | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 2 | Klesanie | 10 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-20 | 1 500,0 | 141,5 | 3,0 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 132,4 | 3,0 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 436,6 | | |
| 747SP | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 125,6 | | | 3 929,4 | 10,0 |
| 747SP | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| 757PW | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 136,5 | 3,0 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 134,2 | 3,0 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 335,7 | | |
| 757PW | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 127,3 | | | 3 021,3 | 40,0 |
| 757PW | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 757RR | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 136,7 | 3,0 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 134,7 | 3,0 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 322,2 | | |
| 757RR | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 127,8 | | | 2 899,8 | 40,0 |
| 757RR | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 767300 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 167,0 | 3,0 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 141,0 | 3,0 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 137,1 | 3,0 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 328,5 | | |
| 767300 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 130,1 | | | 2 956,5 | 10,0 |
| 767300 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 767CF6 | DEFAULT | 1 | Klesanie | 1 | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|-----------------------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| 767CF6 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 168,5 | 3,0 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 143,0 | 3,0 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 138,5 | 3,0 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 327,6 | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 131,4 | | | 2 948,4 | 10,0 |
| 767CF6 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 767JT9 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 168,5 | 3,0 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 143,0 | 3,0 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 138,5 | 3,0 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 331,6 | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 131,4 | | | 2 984,4 | 10,0 |
| 767JT9 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| 7773ER | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 249,9 | 3,0 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 2 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 249,9 | | | 20 776,0 | |
| 7773ER | DEFAULT | 3 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 210,6 | | | 10 088,0 | |
| 7773ER | DEFAULT | 4 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 185,4 | | | 5 926,0 | |
| 7773ER | DEFAULT | 5 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 170,4 | 3,0 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 6 | Klesanie | F_30 | 2 700,0 | 147,8 | 3,0 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 7 | Pristátie | F_30 | | | | 427,1 | | |
| 7773ER | DEFAULT | 8 | Spomalenie | | | 140,8 | | | 3 843,5 | 10,0 |
| 7773ER | DEFAULT | 9 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|-----------------------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| 7878R | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 249,0 | 3,0 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 2 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 249,5 | | | 20 950,0 | |
| 7878R | DEFAULT | 3 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 214,3 | | | 10 000,0 | |
| 7878R | DEFAULT | 4 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 178,9 | | | 5 000,0 | |
| 7878R | DEFAULT | 5 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 157,0 | 3,0 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 6 | Klesanie | FLAP30 | 2 725,0 | 142,3 | 3,0 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 7 | Pristátie | FLAP30 | | | | 362,7 | | |
| 7878R | DEFAULT | 8 | Spomalenie | | | 135,3 | | | 3 264,3 | 10,0 |
| 7878R | DEFAULT | 9 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| A300-622R | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 250,0 | 3,3 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 2 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 250,0 | | | 14 583,3 | |
| A300-622R | DEFAULT | 3 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 210,9 | | | 7 398,3 | |
| A300-622R | DEFAULT | 4 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 185,1 | 3,0 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 5 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 417,0 | 175,9 | 3,0 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 6 | Klesanie pri voľnobehu | | 1 818,0 | 149,0 | 3,0 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 7 | Klesanie | FULL_D | 1 615,0 | 133,5 | 3,0 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 8 | Klesanie | FULL_D | 50,0 | 133,5 | 3,0 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 9 | Pristátie | FULL_D | | | | 305,3 | | |
| A300-622R | DEFAULT | 10 | Spomalenie | | | 130,5 | | | 2 747,8 | 10,0 |
| A300-622R | DEFAULT | 11 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| A300B4-203 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 1 | 3 000,0 | 158,5 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|-----------------------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| A300B4-203 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-15 | 1 500,0 | 148,5 | 3,0 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-25 | 1 000,0 | 140,0 | 3,0 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-25 | | | | 387,6 | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 132,8 | | | 3 488,4 | 40,0 |
| A300B4-203 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| A310-304 | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 250,0 | 3,2 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 2 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 250,0 | | | 14 609,6 | |
| A310-304 | DEFAULT | 3 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 211,6 | | | 8 736,9 | |
| A310-304 | DEFAULT | 4 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 180,6 | 3,0 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 5 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 551,0 | 169,3 | 3,0 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 6 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 147,0 | 148,0 | 3,0 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 7 | Klesanie | FULL_D | 2 000,0 | 134,6 | 3,0 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 8 | Klesanie | FULL_D | 50,0 | 134,6 | 3,0 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 9 | Pristátie | FULL_D | | | | 302,9 | | |
| A310-304 | DEFAULT | 10 | Spomalenie | | | 131,6 | | | 2 726,6 | 10,0 |
| A310-304 | DEFAULT | 11 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| A319-131 | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 250,0 | 3,1 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 2 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 250,0 | | | 19 940,9 | |
| A319-131 | DEFAULT | 3 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 197,5 | | | 4 813,0 | |
| A319-131 | DEFAULT | 4 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 181,4 | 3,0 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 5 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 610,0 | 167,7 | 3,0 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 6 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 114,0 | 138,4 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|-----------------------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| A319-131 | DEFAULT | 7 | Klesanie | FULL_D | 1 971,0 | 125,3 | 3,0 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 8 | Klesanie | FULL_D | 50,0 | 125,3 | 3,0 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 9 | Pristátie | FULL_D | | | | 152,3 | | |
| A319-131 | DEFAULT | 10 | Spomalenie | | | 122,3 | | | 1 370,6 | 40,0 |
| A319-131 | DEFAULT | 11 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| A320-211 | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 250,0 | 3,5 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 2 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 250,0 | | | 16 811,0 | |
| A320-211 | DEFAULT | 3 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 201,1 | | | 5 547,9 | |
| A320-211 | DEFAULT | 4 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 182,2 | 3,0 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 5 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 614,0 | 173,7 | 3,0 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 6 | Klesanie pri voľnobehu | | 1 942,0 | 141,0 | 3,0 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 7 | Klesanie | FULL_D | 1 823,0 | 132,6 | 3,0 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 8 | Klesanie | FULL_D | 50,0 | 132,6 | 3,0 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 9 | Pristátie | FULL_D | | | | 303,5 | | |
| A320-211 | DEFAULT | 10 | Spomalenie | | | 129,6 | | | 2 731,6 | 40,0 |
| A320-211 | DEFAULT | 11 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| A320-232 | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 250,0 | 2,8 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 2 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 250,0 | | | 20 003,3 | |
| A320-232 | DEFAULT | 3 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 198,7 | | | 4 629,3 | |
| A320-232 | DEFAULT | 4 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 183,5 | 3,0 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 5 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 613,0 | 172,8 | 3,0 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 6 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 033,0 | 142,2 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|-----------------------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| A320-232 | DEFAULT | 7 | Klesanie | FULL_D | 1 819,0 | 133,8 | 3,0 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 8 | Klesanie | FULL_D | 50,0 | 133,8 | 3,0 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 9 | Pristátie | FULL_D | | | | 311,0 | | |
| A320-232 | DEFAULT | 10 | Spomalenie | | | 130,8 | | | 2 799,4 | 40,0 |
| A320-232 | DEFAULT | 11 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| A321-232 | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 250,0 | 3,1 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 2 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 250,0 | | | 14 717,8 | |
| A321-232 | DEFAULT | 3 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 211,2 | | | 6 135,2 | |
| A321-232 | DEFAULT | 4 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 191,6 | 3,0 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 5 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 530,0 | 175,2 | 3,0 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 6 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 133,0 | 149,8 | 3,0 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 7 | Klesanie | FULL_D | 2 003,0 | 138,5 | 3,0 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 8 | Klesanie | FULL_D | 50,0 | 138,5 | 3,0 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 9 | Pristátie | FULL_D | | | | 345,2 | | |
| A321-232 | DEFAULT | 10 | Spomalenie | | | 135,5 | | | 3 106,8 | 40,0 |
| A321-232 | DEFAULT | 11 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| A330-301 | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 250,0 | 3,1 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 2 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 250,0 | | | 19 547,2 | |
| A330-301 | DEFAULT | 3 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 200,9 | | | 10 029,5 | |
| A330-301 | DEFAULT | 4 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 166,0 | 3,0 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 5 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 547,0 | 154,0 | 3,0 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 6 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 292,0 | 140,5 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|-----------------------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| A330-301 | DEFAULT | 7 | Klesanie | FULL_D | 2 144,0 | 130,9 | 3,0 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 8 | Klesanie | FULL_D | 50,0 | 130,9 | 3,0 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 9 | Pristátie | FULL_D | | | | 210,4 | | |
| A330-301 | DEFAULT | 10 | Spomalenie | | | 127,9 | | | 1 893,8 | 10,0 |
| A330-301 | DEFAULT | 11 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| A330-343 | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 250,0 | 2,4 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 2 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 250,0 | | | 20 711,9 | |
| A330-343 | DEFAULT | 3 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 207,9 | | | 11 430,4 | |
| A330-343 | DEFAULT | 4 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 174,4 | 3,0 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 5 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 517,0 | 165,0 | 3,0 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 6 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 431,0 | 161,7 | 3,0 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 7 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 113,0 | 146,6 | 3,0 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 8 | Klesanie | FULL_D | 1 938,0 | 135,5 | 3,0 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 9 | Klesanie | FULL_D | 50,0 | 135,5 | 3,0 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 10 | Pristátie | FULL_D | | | | 378,0 | | |
| A330-343 | DEFAULT | 11 | Spomalenie | | | 132,5 | | | 3 402,6 | 10,0 |
| A330-343 | DEFAULT | 12 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| A340-211 | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 250,0 | 3,3 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 2 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 250,0 | | | 14 038,7 | |
| A340-211 | DEFAULT | 3 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 212,7 | | | 10 866,1 | |
| A340-211 | DEFAULT | 4 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 175,6 | 3,0 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 5 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 471,0 | 160,3 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|-----------------------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| A340-211 | DEFAULT | 6 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 336,0 | 153,8 | 3,0 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 7 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 066,0 | 138,5 | 3,0 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 8 | Klesanie | FULL_D | 1 976,0 | 132,1 | 3,0 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 9 | Klesanie | FULL_D | 50,0 | 132,1 | 3,0 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 10 | Pristátie | FULL_D | | | | 381,8 | | |
| A340-211 | DEFAULT | 11 | Spomalenie | | | 129,1 | | | 3 436,6 | 10,0 |
| A340-211 | DEFAULT | 12 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| A340-642 | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 250,0 | 2,8 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 2 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 250,0 | | | 15 853,0 | |
| A340-642 | DEFAULT | 3 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 212,1 | | | 9 839,2 | |
| A340-642 | DEFAULT | 4 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 188,5 | 3,0 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 5 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 333,0 | 178,1 | 3,0 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 6 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 191,0 | 173,2 | 3,0 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 7 | Klesanie pri voľnobehu | | 1 805,0 | 155,5 | 3,0 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 8 | Klesanie | FULL_D | 1 650,0 | 147,8 | 3,0 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 9 | Klesanie | FULL_D | 50,0 | 147,8 | 3,0 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 10 | Pristátie | FULL_D | | | | 280,7 | | |
| A340-642 | DEFAULT | 11 | Spomalenie | | | 144,8 | | | 2 526,5 | 10,0 |
| A340-642 | DEFAULT | 12 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| A380-841 | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 2 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 250,0 | | | 18 044,6 | |
| A380-841 | DEFAULT | 3 | Vodorovný let | A_1+F | 3 000,0 | | | | 11 893,0 | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapy | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|-----------------------------|----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| A380-841 | DEFAULT | 4 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 205,0 | | | 9 691,6 | |
| A380-841 | DEFAULT | 5 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 172,6 | 3,0 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 6 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 446,0 | 161,2 | 3,0 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 7 | Klesanie | A_FULL | 1 976,0 | 136,3 | 3,0 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 8 | Klesanie | A_FULL | 50,0 | 136,3 | 3,0 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 9 | Pristátie | A_FULL | | | | 636,8 | | |
| A380-841 | DEFAULT | 10 | Spomalenie | | | 136,3 | | | 5 731,3 | 10,0 |
| A380-841 | DEFAULT | 11 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| A380-861 | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 250,0 | 2,7 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 2 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 250,0 | | | 20 036,1 | |
| A380-861 | DEFAULT | 3 | Vodorovný let | A_1+F | 3 000,0 | | | | 11 896,0 | |
| A380-861 | DEFAULT | 4 | Vodorovný let pri voľnobehu | | 3 000,0 | 205,0 | | | 10 213,0 | |
| A380-861 | DEFAULT | 5 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 172,6 | 3,0 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 6 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 445,0 | 161,2 | 3,0 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 7 | Klesanie | A_FULL | 1 976,0 | 136,3 | 3,0 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 8 | Klesanie | A_FULL | 50,0 | 136,3 | 3,0 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 9 | Pristátie | A_FULL | | | | 636,8 | | |
| A380-861 | DEFAULT | 10 | Spomalenie | | | 136,3 | | | 5 731,3 | 10,0 |
| A380-861 | DEFAULT | 11 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| BAC111 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 2 | Klesanie | INT1 | 3 000,0 | 153,3 | 3,0 | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-INT | 1 500,0 | 143,3 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| BAC111 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-45 | 1 000,0 | 133,3 | 3,0 | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-45 | | | | 305,0 | | |
| BAC111 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 126,5 | | | 2 745,0 | 40,0 |
| BAC111 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| BAE146 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 18 | 3 000,0 | 180,0 | 3,0 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-24 | 1 500,0 | 166,5 | 3,0 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-33 | 1 000,0 | 123,0 | 3,0 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-33 | | | | 243,9 | | |
| BAE146 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 116,7 | | | 2 195,1 | 40,0 |
| BAE146 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| BAE300 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 18 | 3 000,0 | 180,0 | 3,0 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-24 | 1 500,0 | 167,0 | 3,0 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-33 | 1 000,0 | 124,4 | 3,0 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-33 | | | | 261,0 | | |
| BAE300 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 118,0 | | | 2 349,0 | 40,0 |
| BAE300 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| BEC58P | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 130,0 | 5,0 | | | |
| BEC58P | DEFAULT | 2 | Klesanie | TO | 3 000,0 | 119,0 | 5,0 | | | |
| BEC58P | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-15 | 1 500,0 | 109,0 | 5,0 | | | |
| BEC58P | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 99,0 | 5,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| BEC58P | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 188,8 | | |
| BEC58P | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 93,9 | | | 1 699,2 | 40,0 |
| BEC58P | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| BEC58P | STD_3DEG | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 130,0 | 3,0 | | | |
| BEC58P | STD_3DEG | 2 | Klesanie | TO | 3 000,0 | 119,0 | 3,0 | | | |
| BEC58P | STD_3DEG | 3 | Klesanie | D-15 | 1 500,0 | 109,0 | 3,0 | | | |
| BEC58P | STD_3DEG | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 99,0 | 3,0 | | | |
| BEC58P | STD_3DEG | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 188,8 | | |
| BEC58P | STD_3DEG | 6 | Spomalenie | | | 93,9 | | | 1 699,2 | 40,0 |
| BEC58P | STD_3DEG | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| BEC58P | STD_5DEG | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 130,0 | 5,0 | | | |
| BEC58P | STD_5DEG | 2 | Klesanie | TO | 3 000,0 | 119,0 | 5,0 | | | |
| BEC58P | STD_5DEG | 3 | Klesanie | D-15 | 1 500,0 | 109,0 | 5,0 | | | |
| BEC58P | STD_5DEG | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 99,0 | 5,0 | | | |
| BEC58P | STD_5DEG | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 188,8 | | |
| BEC58P | STD_5DEG | 6 | Spomalenie | | | 93,9 | | | 1 699,2 | 40,0 |
| BEC58P | STD_5DEG | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CIT3 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CIT3 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 10 | 3 000,0 | 139,5 | 3,0 | | | |
| CIT3 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-INTR | 1 500,0 | 129,5 | 3,0 | | | |
| CIT3 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-40 | 1 000,0 | 119,5 | 3,0 | | | |
| CIT3 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-40 | | | | 153,9 | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| CIT3 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 113,4 | | | 1 385,1 | 40,0 |
| CIT3 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CL600 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CL600 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 10 | 3 000,0 | 152,1 | 3,0 | | | |
| CL600 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-INTR | 1 500,0 | 142,1 | 3,0 | | | |
| CL600 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-45 | 1 000,0 | 132,1 | 3,0 | | | |
| CL600 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-45 | | | | 201,6 | | |
| CL600 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 125,3 | | | 1 814,4 | 40,0 |
| CL600 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CL601 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CL601 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 10 | 3 000,0 | 158,5 | 3,0 | | | |
| CL601 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-INTR | 1 500,0 | 148,5 | 3,0 | | | |
| CL601 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-45 | 1 000,0 | 138,5 | 3,0 | | | |
| CL601 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-45 | | | | 224,1 | | |
| CL601 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 131,4 | | | 2 016,9 | 40,0 |
| CL601 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CNA172 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO-D | 6 000,0 | 100,0 | 3,0 | | | |
| CNA172 | DEFAULT | 2 | Klesanie | ZERO-D | 4 000,0 | 100,0 | 3,0 | | | |
| CNA172 | DEFAULT | 3 | Klesanie | ZERO-D | 3 000,0 | 80,0 | 3,0 | | | |
| CNA172 | DEFAULT | 4 | Klesanie | 10-D | 1 000,0 | 80,0 | 3,0 | | | |
| CNA172 | DEFAULT | 5 | Klesanie | 10-D | 600,0 | 80,0 | 3,0 | | | |
| CNA172 | DEFAULT | 6 | Klesanie | 10-D | 500,0 | 70,0 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| CNA172 | DEFAULT | 7 | Pristátie | 10-D | | | | 30,0 | | |
| CNA172 | DEFAULT | 8 | Spomalenie | | | 62,0 | | | 530,0 | 10,0 |
| CNA172 | DEFAULT | 9 | Spomalenie | | | 10,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CNA182 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO-A | 6 000,0 | 110,0 | 3,0 | | | |
| CNA182 | DEFAULT | 2 | Klesanie | ZERO-A | 4 000,0 | 90,0 | 3,0 | | | |
| CNA182 | DEFAULT | 3 | Klesanie | ZERO-A | 2 000,0 | 70,0 | 3,0 | | | |
| CNA182 | DEFAULT | 4 | Klesanie | F10APP | 1 000,0 | 70,0 | 3,0 | | | |
| CNA182 | DEFAULT | 5 | Klesanie | F30APP | 500,0 | 65,0 | 3,0 | | | |
| CNA182 | DEFAULT | 6 | Pristátie | F30APP | | | | 30,0 | | |
| CNA182 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 65,0 | | | 560,0 | 10,0 |
| CNA182 | DEFAULT | 8 | Spomalenie | | | 10,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CNA208 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO-A | 6 000,0 | 140,0 | 3,0 | | | |
| CNA208 | DEFAULT | 2 | Klesanie | ZERO-A | 4 000,0 | 124,0 | 3,0 | | | |
| CNA208 | DEFAULT | 3 | Klesanie | ZERO-A | 2 000,0 | 108,0 | 3,0 | | | |
| CNA208 | DEFAULT | 4 | Klesanie | F30APP | 1 000,0 | 100,0 | 3,0 | | | |
| CNA208 | DEFAULT | 5 | Klesanie | F30APP | 500,0 | 80,0 | 3,0 | | | |
| CNA208 | DEFAULT | 6 | Pristátie | F30APP | | | | 100,0 | | |
| CNA208 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 78,0 | | | 815,0 | 10,0 |
| CNA208 | DEFAULT | 8 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CNA441 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| CNA441 | DEFAULT | 2 | Klesanie | TO | 3 000,0 | 113,9 | 3,0 | | | |
| CNA441 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-INTR | 1 500,0 | 103,9 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapy | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| CNA441 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-L | 1 000,0 | 93,9 | 3,0 | | | |
| CNA441 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-L | | | | 79,1 | | |
| CNA441 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 89,1 | | | 711,9 | 40,0 |
| CNA441 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CNA500 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CNA500 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 1 | 3 000,0 | 131,3 | 3,0 | | | |
| CNA500 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-INTR | 1 500,0 | 121,3 | 3,0 | | | |
| CNA500 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-35 | 1 000,0 | 111,3 | 3,0 | | | |
| CNA500 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-35 | | | | 179,1 | | |
| CNA500 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 105,6 | | | 1 611,9 | 40,0 |
| CNA500 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CNA510 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO_C | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CNA510 | DEFAULT | 2 | Klesanie | ZERO_C | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| CNA510 | DEFAULT | 3 | Klesanie | A_15 | 1 500,0 | 91,1 | 3,0 | | | |
| CNA510 | DEFAULT | 4 | Klesanie | A_35 | 1 000,0 | 85,1 | 3,0 | | | |
| CNA510 | DEFAULT | 5 | Pristátie | A_35 | | | | 175,5 | | |
| CNA510 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 78,1 | | | 1 579,5 | 40,0 |
| CNA510 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CNA525C | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO_C | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CNA525C | DEFAULT | 2 | Klesanie | ZERO_C | 3 000,0 | 130,0 | 3,0 | | | |
| CNA525C | DEFAULT | 3 | Klesanie | A_15 | 1 500,0 | 119,7 | 3,0 | | | |
| CNA525C | DEFAULT | 4 | Klesanie | A_35 | 1 000,0 | 111,8 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| CNA525C | DEFAULT | 5 | Pristátie | A_35 | | | | 200,0 | | |
| CNA525C | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 115,0 | | | 1 500,0 | 40,0 |
| CNA525C | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CNA55B | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO_C | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CNA55B | DEFAULT | 2 | Klesanie | ZERO_C | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| CNA55B | DEFAULT | 3 | Klesanie | A_15 | 1 500,0 | 111,8 | 3,0 | | | |
| CNA55B | DEFAULT | 4 | Klesanie | A_35 | 1 000,0 | 105,3 | 3,0 | | | |
| CNA55B | DEFAULT | 5 | Pristátie | A_35 | | | | 175,5 | | |
| CNA55B | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 100,0 | | | 1 580,0 | 40,0 |
| CNA55B | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CNA560E | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CNA560E | DEFAULT | 2 | Klesanie | 15 U | 3 000,0 | 107,5 | 3,0 | | | |
| CNA560E | DEFAULT | 3 | Klesanie | 35 D | 1 500,0 | 101,8 | 3,0 | | | |
| CNA560E | DEFAULT | 4 | Klesanie | 35 D | 1 000,0 | 101,8 | 3,0 | | | |
| CNA560E | DEFAULT | 5 | Pristátie | 35 D | | | | 200,0 | | |
| CNA560E | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 100,0 | | | 1 000,0 | 60,0 |
| CNA560E | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CNA560U | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CNA560U | DEFAULT | 2 | Klesanie | 7 | 3 000,0 | 120,0 | 3,0 | | | |
| CNA560U | DEFAULT | 3 | Klesanie | D 15 | 1 500,0 | 110,0 | 3,0 | | | |
| CNA560U | DEFAULT | 4 | Klesanie | D 35 | 1 000,0 | 101,8 | 3,0 | | | |
| CNA560U | DEFAULT | 5 | Pristátie | D 35 | | | | 175,0 | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| CNA560U | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 93,0 | | | 1 385,1 | 60,0 |
| CNA560U | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CNA560XL | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CNA560XL | DEFAULT | 2 | Klesanie | ZERO | 3 000,0 | 132,0 | 3,0 | | | |
| CNA560XL | DEFAULT | 3 | Klesanie | D 15U | 1 500,0 | 122,0 | 3,0 | | | |
| CNA560XL | DEFAULT | 4 | Klesanie | D 35D | 1 000,0 | 112,0 | 3,0 | | | |
| CNA560XL | DEFAULT | 5 | Pristátie | D 35D | | | | 500,0 | | |
| CNA560XL | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 108,0 | | | 2 700,0 | 60,0 |
| CNA560XL | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CNA680 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CNA680 | DEFAULT | 2 | Klesanie | ZERO | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| CNA680 | DEFAULT | 3 | Klesanie | 15 GU | 1 500,0 | 112,0 | 3,0 | | | |
| CNA680 | DEFAULT | 4 | Klesanie | 35 GD | 1 000,0 | 105,0 | 3,0 | | | |
| CNA680 | DEFAULT | 5 | Pristátie | 35 GD | | | | 200,0 | | |
| CNA680 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 100,0 | | | 1 580,0 | 60,0 |
| CNA680 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CNA750 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CNA750 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 15_GU | 3 000,0 | 127,4 | 3,0 | | | |
| CNA750 | DEFAULT | 3 | Klesanie | 35_GD | 1 500,0 | 120,9 | 3,0 | | | |
| CNA750 | DEFAULT | 4 | Klesanie | 35_GD | 1 000,0 | 120,9 | 3,0 | | | |
| CNA750 | DEFAULT | 5 | Pristátie | 35_GD | | | | 200,0 | | |
| CNA750 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 115,0 | | | 1 500,0 | 40,0 |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| CNA750 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CNA750 | FLAP_15 | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CNA750 | FLAP_15 | 2 | Klesanie | 15_GU | 3 000,0 | 127,4 | 3,0 | | | |
| CNA750 | FLAP_15 | 3 | Klesanie | 35_GD | 1 500,0 | 120,9 | 3,0 | | | |
| CNA750 | FLAP_15 | 4 | Klesanie | 35_GD | 1 000,0 | 120,9 | 3,0 | | | |
| CNA750 | FLAP_15 | 5 | Pristátie | 35_GD | | | | 200,0 | | |
| CNA750 | FLAP_15 | 6 | Spomalenie | | | 115,0 | | | 1 500,0 | 40,0 |
| CNA750 | FLAP_15 | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CNA750 | FLAP_5 | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CNA750 | FLAP_5 | 2 | Klesanie | 5_GU | 3 000,0 | 135,2 | 3,0 | | | |
| CNA750 | FLAP_5 | 3 | Klesanie | 15_GD | 1 500,0 | 127,4 | 3,0 | | | |
| CNA750 | FLAP_5 | 4 | Klesanie | 15_GD | 1 000,0 | 127,4 | 3,0 | | | |
| CNA750 | FLAP_5 | 5 | Pristátie | 15_GD | | | | 200,0 | | |
| CNA750 | FLAP_5 | 6 | Spomalenie | | | 115,0 | | | 1 500,0 | 40,0 |
| CNA750 | FLAP_5 | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CONCRD | DEFAULT | 1 | Klesanie | CL1 | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CONCRD | DEFAULT | 2 | Klesanie | ZERO | 3 000,0 | 194,0 | 3,0 | | | |
| CONCRD | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-L | 1 500,0 | 184,0 | 3,0 | | | |
| CONCRD | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-L | 1 000,0 | 164,0 | 3,0 | | | |
| CONCRD | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-L | | | | 858,6 | | |
| CONCRD | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 155,5 | | | 7 727,4 | 40,0 |
| CONCRD | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| CRJ9-ER | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 2 | Klesanie | 20 | 3 500,0 | 170,0 | 3,0 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-45 | 1 500,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-45 | 1 000,0 | 140,0 | 3,0 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-45 | | | | 415,8 | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 143,0 | | | 2 528,0 | 10,0 |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 2 | Klesanie | 20 | 3 500,0 | 170,0 | 3,0 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-45 | 1 500,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-45 | 1 000,0 | 141,0 | 3,0 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-45 | | | | 424,7 | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 144,0 | | | 2 577,0 | 10,0 |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| CVR580 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 200,0 | 3,0 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 2 | Klesanie | INTR | 3 000,0 | 146,3 | 3,0 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-28 | 1 500,0 | 112,4 | 3,0 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-40 | 1 000,0 | 106,3 | 3,0 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-40 | | | | 287,6 | | |
| CVR580 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 100,9 | | | 2 588,4 | 40,0 |
| CVR580 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DC1010 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| DC1010 | DEFAULT | 2 | Klesanie | INT | 3 000,0 | 163,7 | 3,0 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-35 | 1 500,0 | 153,7 | 3,0 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-35 | 1 000,0 | 143,7 | 3,0 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-35 | | | | 428,4 | | |
| DC1010 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 136,3 | | | 3 855,6 | 10,0 |
| DC1010 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DC1030 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| DC1030 | DEFAULT | 2 | Klesanie | INT2 | 3 000,0 | 172,6 | 3,0 | | | |
| DC1030 | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-20 | 1 500,0 | 162,6 | 3,0 | | | |
| DC1030 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-35 | 1 000,0 | 152,6 | 3,0 | | | |
| DC1030 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-35 | | | | 392,2 | | |
| DC1030 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 144,8 | | | 3 529,8 | 10,0 |
| DC1030 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DC1040 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 173,5 | 3,0 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-35 | 1 500,0 | 163,5 | 3,0 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-35 | 1 000,0 | 153,5 | 3,0 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-35 | | | | 446,4 | | |
| DC1040 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 145,6 | | | 4 017,6 | 10,0 |
| DC1040 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DC3 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 140,0 | 3,0 | | | |
| DC3 | DEFAULT | 2 | Klesanie | TO | 3 000,0 | 109,0 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| DC3 | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-INT | 1 500,0 | 99,0 | 3,0 | | | |
| DC3 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-45 | 1 000,0 | 88,9 | 3,0 | | | |
| DC3 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-45 | | | | 104,6 | | |
| DC3 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 84,3 | | | 941,4 | 34,3 |
| DC3 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DC6 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 2 | Klesanie | TO | 3 000,0 | 106,1 | 3,0 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-INTR | 1 500,0 | 96,1 | 3,0 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-L | 1 000,0 | 86,1 | 3,0 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-L | | | | 175,5 | | |
| DC6 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 81,7 | | | 1 579,5 | 40,0 |
| DC6 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DC850 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 2 | Klesanie | INT | 3 000,0 | 165,6 | 3,0 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-35 | 1 500,0 | 152,7 | 3,0 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-50 | 1 000,0 | 145,6 | 3,0 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-50 | | | | 390,6 | | |
| DC850 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 138,1 | | | 3 515,4 | 40,0 |
| DC850 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DC860 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 2 | Klesanie | INT | 3 000,0 | 161,5 | 3,0 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-35 | 1 500,0 | 155,7 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| DC860 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-50 | 1 000,0 | 151,5 | 3,0 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-50 | | | | 382,5 | | |
| DC860 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 143,7 | | | 3 442,5 | 40,0 |
| DC860 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DC870 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 2 | Klesanie | INT | 3 000,0 | 166,7 | 3,0 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-35 | 1 500,0 | 150,8 | 3,0 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-50 | 1 000,0 | 146,7 | 3,0 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-50 | | | | 489,6 | | |
| DC870 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 139,2 | | | 4 406,4 | 40,0 |
| DC870 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DC8QN | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 2 | Klesanie | INT | 3 000,0 | 161,5 | 3,0 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-35 | 1 500,0 | 155,7 | 3,0 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-50 | 1 000,0 | 151,5 | 3,0 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-50 | | | | 382,5 | | |
| DC8QN | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 143,7 | | | 3 442,5 | 40,0 |
| DC8QN | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DC910 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| DC910 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 150,2 | 3,0 | | | |
| DC910 | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-15 | 1 500,0 | 140,2 | 3,0 | | | |
| DC910 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-35 | 1 000,0 | 130,2 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| DC910 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-35 | | | | 357,3 | | |
| DC910 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 123,5 | | | 3 215,7 | 40,0 |
| DC910 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DC930 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 162,5 | 3,0 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-15 | 1 500,0 | 152,5 | 3,0 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-35 | 1 000,0 | 142,5 | 3,0 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-35 | | | | 325,8 | | |
| DC930 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 135,2 | | | 2 932,2 | 40,0 |
| DC930 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DC93LW | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 162,5 | 3,0 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-15 | 1 500,0 | 152,5 | 3,0 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-35 | 1 000,0 | 142,5 | 3,0 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-35 | | | | 325,8 | | |
| DC93LW | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 135,2 | | | 2 932,2 | 40,0 |
| DC93LW | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DC950 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 167,3 | 3,0 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-15 | 1 500,0 | 157,3 | 3,0 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-35 | 1 000,0 | 147,3 | 3,0 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-35 | | | | 343,8 | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| DC950 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 139,7 | | | 3 094,2 | 40,0 |
| DC950 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DC95HW | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 167,3 | 3,0 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-15 | 1 500,0 | 157,3 | 3,0 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-35 | 1 000,0 | 147,3 | 3,0 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-35 | | | | 343,8 | | |
| DC95HW | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 139,7 | | | 3 094,2 | 40,0 |
| DC95HW | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DC9Q7 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 150,2 | 3,0 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-15 | 1 500,0 | 140,2 | 3,0 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-35 | 1 000,0 | 130,2 | 3,0 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-35 | | | | 357,3 | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 123,5 | | | 3 215,7 | 40,0 |
| DC9Q7 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DC9Q9 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 162,5 | 3,0 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-15 | 1 500,0 | 152,5 | 3,0 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-35 | 1 000,0 | 142,5 | 3,0 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-35 | | | | 325,8 | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 135,2 | | | 2 932,2 | 40,0 |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| DC9Q9 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DHC6 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 120,0 | 3,0 | | | |
| DHC6 | DEFAULT | 2 | Klesanie | INTR | 3 000,0 | 80,7 | 3,0 | | | |
| DHC6 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-INTR | 1 500,0 | 70,7 | 3,0 | | | |
| DHC6 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-L | 1 000,0 | 60,7 | 3,0 | | | |
| DHC6 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-L | | | | 39,6 | | |
| DHC6 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 57,6 | | | 356,4 | 40,0 |
| DHC6 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DHC6QP | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 120,0 | 3,0 | | | |
| DHC6QP | DEFAULT | 2 | Klesanie | INTR | 3 000,0 | 80,7 | 3,0 | | | |
| DHC6QP | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-INTR | 1 500,0 | 70,7 | 3,0 | | | |
| DHC6QP | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-L | 1 000,0 | 60,7 | 3,0 | | | |
| DHC6QP | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-L | | | | 39,6 | | |
| DHC6QP | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 57,6 | | | 356,4 | 40,0 |
| DHC6QP | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| DHC7 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| DHC7 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 10 | 3 000,0 | 116,2 | 3,0 | | | |
| DHC7 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-INTR | 1 500,0 | 106,2 | 3,0 | | | |
| DHC7 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-25 | 1 000,0 | 96,2 | 3,0 | | | |
| DHC7 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-25 | | | | 98,1 | | |
| DHC7 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 91,3 | | | 882,9 | 40,0 |
| DHC7 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| DHC8 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 165,0 | 3,0 | | | |
| DHC8 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 109,0 | 3,0 | | | |
| DHC8 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-15 | 1 500,0 | 96,0 | 3,0 | | | |
| DHC8 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-35 | 1 000,0 | 89,0 | 3,0 | | | |
| DHC8 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-35 | | | | 174,6 | | |
| DHC8 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 84,4 | | | 1 571,4 | 24,6 |
| DHC8 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 4,1 |
| DHC830 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 179,0 | 3,0 | | | |
| DHC830 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 10 | 3 000,0 | 128,0 | 3,0 | | | |
| DHC830 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-15 | 1 500,0 | 116,9 | 3,0 | | | |
| DHC830 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-35 | 1 000,0 | 108,0 | 3,0 | | | |
| DHC830 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-35 | | | | 219,6 | | |
| DHC830 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 102,5 | | | 1 976,4 | 26,1 |
| DHC830 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 4,4 |
| DO228 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO-A | 6 000,0 | 200,0 | 3,0 | | | |
| DO228 | DEFAULT | 2 | Klesanie | ZERO-A | 4 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| DO228 | DEFAULT | 3 | Klesanie | ZERO-A | 2 000,0 | 120,0 | 3,0 | | | |
| DO228 | DEFAULT | 4 | Klesanie | F30APP | 1 000,0 | 100,0 | 3,0 | | | |
| DO228 | DEFAULT | 5 | Klesanie | F30APP | 50,0 | 88,0 | 3,0 | | | |
| DO228 | DEFAULT | 6 | Pristátie | F30APP | | | | 100,0 | | |
| DO228 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 80,0 | | | 1 320,9 | 10,0 |
| DO228 | DEFAULT | 8 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| DO328 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO-A | 6 000,0 | 200,0 | 3,0 | | | |
| DO328 | DEFAULT | 2 | Klesanie | ZERO-A | 4 000,0 | 175,0 | 3,0 | | | |
| DO328 | DEFAULT | 3 | Klesanie | ZERO-A | 2 000,0 | 150,0 | 3,0 | | | |
| DO328 | DEFAULT | 4 | Klesanie | F32APP | 1 000,0 | 109,0 | 3,0 | | | |
| DO328 | DEFAULT | 5 | Klesanie | F32APP | 500,0 | 109,0 | 3,0 | | | |
| DO328 | DEFAULT | 6 | Pristátie | F32APP | | | | 50,0 | | |
| DO328 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 109,0 | | | 2 216,0 | 10,0 |
| DO328 | DEFAULT | 8 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 1 | Klesanie | A_T_DN | 6 000,0 | 170,0 | 3,0 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 2 | Klesanie | A_T_DN | 5 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 3 | Klesanie | A_A_DN | 3 000,0 | 100,4 | 3,0 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 4 | Klesanie | A_A_DN | 2 000,0 | 100,4 | 3,0 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 5 | Klesanie | A_A_DN | 1 000,0 | 100,4 | 3,0 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 6 | Klesanie | A_A_DN | 100,0 | 90,4 | 3,0 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 7 | Pristátie | A_A_DN | | | | 144,0 | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 8 | Spomalenie | | | 70,0 | | | 1 291,0 | 10,0 |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 9 | Spomalenie | | | 20,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| EMB120 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 141,5 | 3,0 | | | |
| EMB120 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 15 | 3 000,0 | 132,3 | 3,0 | | | |
| EMB120 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 127,4 | 3,0 | | | |
| EMB120 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-45 | 1 000,0 | 119,3 | 3,0 | | | |
| EMB120 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-45 | | | | 95,0 | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| EMB120 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 116,1 | | | 855,0 | 40,0 |
| EMB120 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| EMB145 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 2 | Klesanie | D-22 | 3 000,0 | 150,0 | 3,0 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-45 | 1 500,0 | 140,0 | 3,0 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-45 | 1 000,0 | 134,0 | 3,0 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-45 | | | | 285,5 | | |
| EMB145 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 130,0 | | | 2 569,5 | 40,0 |
| EMB145 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| EMB14L | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 2 | Klesanie | D-22 | 1 500,0 | 140,0 | 3,0 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-45 | 1 000,0 | 140,0 | 3,0 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-45 | 500,0 | 138,0 | 3,0 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-45 | | | | 285,5 | | |
| EMB14L | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 132,0 | | | 2 569,5 | 40,0 |
| EMB14L | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| EMB170 | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 2 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 180,0 | 3,0 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 3 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 000,0 | 140,0 | 3,0 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 4 | Klesanie | FULL | 1 500,0 | 130,0 | 3,0 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 5 | Pristátie | FULL | | | | 267,2 | | |
| EMB170 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 120,0 | | | 2 405,0 | 40,0 |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| EMB170 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| EMB175 | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 2 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 180,0 | 3,0 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 3 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 000,0 | 140,0 | 3,0 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 4 | Klesanie | FULL | 1 500,0 | 130,0 | 3,0 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 5 | Pristátie | FULL | | | | 276,3 | | |
| EMB175 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 120,0 | | | 2 487,0 | 40,0 |
| EMB175 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| EMB190 | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 2 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 180,0 | 3,0 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 3 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 000,0 | 140,0 | 3,0 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 4 | Klesanie | FULL | 1 500,0 | 130,0 | 3,0 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 5 | Pristátie | FULL | | | | 271,9 | | |
| EMB190 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 120,0 | | | 2 447,0 | 40,0 |
| EMB190 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| EMB195 | DEFAULT | 1 | Klesanie pri voľnobehu | | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 2 | Klesanie pri voľnobehu | | 3 000,0 | 180,0 | 3,0 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 3 | Klesanie pri voľnobehu | | 2 000,0 | 140,0 | 3,0 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 4 | Klesanie | FULL | 1 500,0 | 130,0 | 3,0 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 5 | Pristátie | FULL | | | | 281,1 | | |
| EMB195 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 120,0 | | | 2 530,0 | 40,0 |
| EMB195 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| F10062 | DEFAULT | 1 | Klesanie | TO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 2 | Klesanie | INT2 | 3 000,0 | 161,3 | 3,0 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-INT | 1 500,0 | 141,3 | 3,0 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-42 | 1 000,0 | 131,3 | 3,0 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-42 | | | | 315,0 | | |
| F10062 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 124,5 | | | 2 835,0 | 40,0 |
| F10062 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| F10065 | DEFAULT | 1 | Klesanie | TO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 2 | Klesanie | INT2 | 3 000,0 | 163,1 | 3,0 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-INT | 1 500,0 | 143,1 | 3,0 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-42 | 1 000,0 | 133,1 | 3,0 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-42 | | | | 328,0 | | |
| F10065 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 126,3 | | | 2 952,0 | 40,0 |
| F10065 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| F28MK2 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| F28MK2 | DEFAULT | 2 | Klesanie | INT2 | 3 000,0 | 152,9 | 3,0 | | | |
| F28MK2 | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-INTR | 1 500,0 | 132,9 | 3,0 | | | |
| F28MK2 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-42 | 1 000,0 | 122,9 | 3,0 | | | |
| F28MK2 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-42 | | | | 223,2 | | |
| F28MK2 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 116,6 | | | 2 008,8 | 40,0 |
| F28MK2 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| F28MK4 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| F28MK4 | DEFAULT | 2 | Klesanie | INT2 | 3 000,0 | 153,6 | 3,0 | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 3 | Klesanie | U-INTR | 1 500,0 | 133,6 | 3,0 | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-42 | 1 000,0 | 123,6 | 3,0 | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-42 | | | | 223,7 | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 117,2 | | | 2 013,3 | 40,0 |
| F28MK4 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| FAL20 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| FAL20 | DEFAULT | 2 | Klesanie | INTR | 3 000,0 | 142,2 | 3,0 | | | |
| FAL20 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-25 | 1 500,0 | 126,1 | 3,0 | | | |
| FAL20 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-40 | 1 000,0 | 124,2 | 3,0 | | | |
| FAL20 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-40 | | | | 128,7 | | |
| FAL20 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 117,9 | | | 1 158,3 | 40,0 |
| FAL20 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| GII | DEFAULT | 1 | Klesanie | L-0-U | 6 000,0 | 230,0 | 3,0 | | | |
| GII | DEFAULT | 2 | Klesanie | L-10-U | 3 000,0 | 170,0 | 3,0 | | | |
| GII | DEFAULT | 3 | Klesanie | L-20-D | 1 500,0 | 153,6 | 3,0 | | | |
| GII | DEFAULT | 4 | Klesanie | L-20-D | 1 000,0 | 153,6 | 3,0 | | | |
| GII | DEFAULT | 5 | Klesanie | L-39-D | 200,0 | 143,6 | 3,0 | | | |
| GII | DEFAULT | 6 | Pristátie | L-39-D | | | | 790,0 | | |
| GII | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 117,0 | | | 760,0 | 40,0 |
| GII | DEFAULT | 8 | Spomalenie | | | 20,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| GII B | DEFAULT | 1 | Klesanie | L-0-U | 6 000,0 | 230,0 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| GIIB | DEFAULT | 2 | Klesanie | L-10-U | 3 000,0 | 170,0 | 3,0 | | | |
| GIIB | DEFAULT | 3 | Klesanie | L-20-D | 1 500,0 | 149,2 | 3,0 | | | |
| GIIB | DEFAULT | 4 | Klesanie | L-20-D | 1 000,0 | 149,2 | 3,0 | | | |
| GIIB | DEFAULT | 5 | Klesanie | L-39-D | 200,0 | 139,2 | 3,0 | | | |
| GIIB | DEFAULT | 6 | Pristátie | L-39-D | | | | 790,0 | | |
| GIIB | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 113,0 | | | 760,0 | 40,0 |
| GIIB | DEFAULT | 8 | Spomalenie | | | 20,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| GIV | DEFAULT | 1 | Klesanie | L-0-U | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| GIV | DEFAULT | 2 | Klesanie | L-0-U | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| GIV | DEFAULT | 3 | Klesanie | L-20-D | 1 500,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| GIV | DEFAULT | 4 | Klesanie | L-39-D | 1 000,0 | 151,5 | 3,0 | | | |
| GIV | DEFAULT | 5 | Pristátie | L-39-D | | | | 298,0 | | |
| GIV | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 80,0 | | | 982,0 | 40,0 |
| GIV | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 20,0 | | | 0,0 | 4,0 |
| GV | DEFAULT | 1 | Klesanie | L-0-U | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| GV | DEFAULT | 2 | Klesanie | L-20-U | 3 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| GV | DEFAULT | 3 | Klesanie | L-20-D | 1 500,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| GV | DEFAULT | 4 | Klesanie | L-39-D | 1 000,0 | 137,8 | 3,0 | | | |
| GV | DEFAULT | 5 | Pristátie | L-39-D | | | | 300,0 | | |
| GV | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 107,0 | | | 1 157,0 | 40,0 |
| GV | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 20,0 | | | 0,0 | 4,6 |
| HS748A | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| HS748A | DEFAULT | 2 | Klesanie | INTR | 3 000,0 | 110,1 | 3,0 | | | |
| HS748A | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-INTR | 1 500,0 | 100,1 | 3,0 | | | |
| HS748A | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 90,1 | 3,0 | | | |
| HS748A | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 207,0 | | |
| HS748A | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 85,5 | | | 1 863,0 | 40,0 |
| HS748A | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| IA1125 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| IA1125 | DEFAULT | 2 | Klesanie | INTR | 3 000,0 | 152,1 | 3,0 | | | |
| IA1125 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-INTR | 1 500,0 | 142,1 | 3,0 | | | |
| IA1125 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-40 | 1 000,0 | 132,1 | 3,0 | | | |
| IA1125 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-40 | | | | 236,6 | | |
| IA1125 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 125,3 | | | 2 129,4 | 40,0 |
| IA1125 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| L1011 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 10 | 3 000,0 | 160,5 | 3,0 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-33 | 1 500,0 | 162,9 | 3,0 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-42 | 1 000,0 | 145,5 | 3,0 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-42 | | | | 417,0 | | |
| L1011 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 138,1 | | | 3 753,0 | 10,0 |
| L1011 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| L10115 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 10 | 3 000,0 | 162,4 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| L10115 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-33 | 1 500,0 | 151,2 | 3,0 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-42 | 1 000,0 | 147,4 | 3,0 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-42 | | | | 516,6 | | |
| L10115 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 139,8 | | | 4 649,4 | 10,0 |
| L10115 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| L188 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 200,0 | 3,0 | | | |
| L188 | DEFAULT | 2 | Klesanie | INTR | 3 000,0 | 147,5 | 3,0 | | | |
| L188 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-78-% | 1 500,0 | 135,6 | 3,0 | | | |
| L188 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-100 | 1 000,0 | 129,8 | 3,0 | | | |
| L188 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-100 | | | | 351,0 | | |
| L188 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 123,1 | | | 3 159,0 | 40,0 |
| L188 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| LEAR25 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| LEAR25 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 10 | 3 000,0 | 161,6 | 3,0 | | | |
| LEAR25 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-INTR | 1 500,0 | 151,6 | 3,0 | | | |
| LEAR25 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-40 | 1 000,0 | 141,7 | 3,0 | | | |
| LEAR25 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-40 | | | | 140,4 | | |
| LEAR25 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 134,4 | | | 1 263,6 | 40,0 |
| LEAR25 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| LEAR35 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| LEAR35 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 10 | 3 000,0 | 144,5 | 3,0 | | | |
| LEAR35 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-INTR | 1 500,0 | 134,5 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| LEAR35 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-40 | 1 000,0 | 127,8 | 3,0 | | | |
| LEAR35 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-40 | | | | 181,4 | | |
| LEAR35 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 121,2 | | | 1 632,6 | 40,0 |
| LEAR35 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| MD9025 | DEFAULT | 1 | Klesanie | U-0 | 6 000,0 | 185,0 | 3,0 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 2 | Klesanie | D-28 | 3 000,0 | 154,0 | 3,0 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-28 | 1 500,0 | 150,0 | 3,0 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-40 | 1 000,0 | 145,3 | 3,0 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-40 | | | | 346,0 | | |
| MD9025 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 130,0 | | | 2 100,0 | 40,0 |
| MD9025 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 9,6 |
| MD9028 | DEFAULT | 1 | Klesanie | U-0 | 6 000,0 | 185,0 | 3,0 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 2 | Klesanie | D-28 | 3 000,0 | 154,0 | 3,0 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-28 | 1 500,0 | 150,0 | 3,0 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-40 | 1 000,0 | 145,3 | 3,0 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-40 | | | | 346,0 | | |
| MD9028 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 130,0 | | | 2 100,0 | 40,0 |
| MD9028 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 8,6 |
| MU3001 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 250,0 | 3,0 | | | |
| MU3001 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 1 | 3 000,0 | 133,8 | 3,0 | | | |
| MU3001 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-INTR | 1 500,0 | 123,8 | 3,0 | | | |
| MU3001 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-30 | 1 000,0 | 117,1 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristáti (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| MU3001 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-30 | | | | 156,6 | | |
| MU3001 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 111,1 | | | 1 409,4 | 40,0 |
| MU3001 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| PA 30 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO-A | 6 000,0 | 120,0 | 3,0 | | | |
| PA 30 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 27-A | 3 000,0 | 109,0 | 3,0 | | | |
| PA 30 | DEFAULT | 3 | Klesanie | 27-A | 1 500,0 | 96,0 | 3,0 | | | |
| PA 30 | DEFAULT | 4 | Klesanie | 27-A | 1 000,0 | 87,0 | 3,0 | | | |
| PA 30 | DEFAULT | 5 | Pristátie | 27-A | | | | 53,5 | | |
| PA 30 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 70,0 | | | 481,1 | 10,0 |
| PA 30 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 10,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| PA42 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO-A | 6 000,0 | 151,0 | 3,0 | | | |
| PA42 | DEFAULT | 2 | Klesanie | ZERO-A | 4 000,0 | 135,0 | 3,0 | | | |
| PA42 | DEFAULT | 3 | Klesanie | ZERO-A | 2 000,0 | 119,0 | 3,0 | | | |
| PA42 | DEFAULT | 4 | Klesanie | 30-DN | 1 000,0 | 111,0 | 3,0 | | | |
| PA42 | DEFAULT | 5 | Klesanie | 30-DN | 50,0 | 111,0 | 3,0 | | | |
| PA42 | DEFAULT | 6 | Pristátie | 30-DN | | | | 100,0 | | |
| PA42 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 111,0 | | | 2 245,9 | 10,0 |
| PA42 | DEFAULT | 8 | Spomalenie | | | 10,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| SD330 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| SD330 | DEFAULT | 2 | Klesanie | INTR | 3 000,0 | 120,2 | 3,0 | | | |
| SD330 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-15 | 1 500,0 | 106,5 | 3,0 | | | |
| SD330 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-35 | 1 000,0 | 100,2 | 3,0 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Číslo kroku | Typ kroku | ID klapky | Nadmorská výška pri štarte (v stopách) | CAS pri štarte (v uzloch) | Uhol klesania (v stupňoch) | Dojazd po pristátí (v stopách) | Vzdialenosť (v stopách) | Ťah pri štarte (% max. ťahu) |
|-------------|------------|-------------|------------|-----------|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------------|------------------------------|
| SD330 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-35 | | | | 233,1 | | |
| SD330 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 95,1 | | | 2 097,9 | 40,0 |
| SD330 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |
| SF340 | DEFAULT | 1 | Klesanie | ZERO | 6 000,0 | 160,0 | 3,0 | | | |
| SF340 | DEFAULT | 2 | Klesanie | 5 | 3 000,0 | 136,9 | 3,0 | | | |
| SF340 | DEFAULT | 3 | Klesanie | D-INTR | 1 500,0 | 126,9 | 3,0 | | | |
| SF340 | DEFAULT | 4 | Klesanie | D-35 | 1 000,0 | 116,9 | 3,0 | | | |
| SF340 | DEFAULT | 5 | Pristátie | D-35 | | | | 216,9 | | |
| SF340 | DEFAULT | 6 | Spomalenie | | | 110,9 | | | 1 952,1 | 40,0 |
| SF340 | DEFAULT | 7 | Spomalenie | | | 30,0 | | | 0,0 | 10,0 |

Tabuľka I-4 (časť 1)

Štandardné procedurálne kroky pri odletoch

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadeného vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|--|---------------------------|
| 1900D | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 17-D | | | | |
| 1900D | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 17-D | 400 | | | |
| 1900D | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 17-D | | 2 750 | 128 | |
| 1900D | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO-D | | 2 950 | 138 | |
| 1900D | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO-D | 3 000 | | | |
| 1900D | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO-D | | 1 500 | 160 | |
| 1900D | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO-D | 5 500 | | | |
| 1900D | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO-D | 7 500 | | | |
| 1900D | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO-D | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 1900D | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 17-D | | | | |
| 1900D | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 17-D | 400 | | | |
| 1900D | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 17-D | | 2 400 | 128 | |
| 1900D | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO-D | | 2 650 | 138 | |
| 1900D | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO-D | 3 000 | | | |
| 1900D | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO-D | | 1 500 | 160 | |
| 1900D | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO-D | 5 500 | | | |
| 1900D | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO-D | 7 500 | | | |
| 1900D | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO-D | 10 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 14 | | | | |
| 707320 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 14 | 1 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 14 | | 2 047 | 175 | |
| 707320 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 195 | |
| 707320 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 707320 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 14 | | | | |
| 707320 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 14 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 707320 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 14 | | 1 905 | 179 | |
| 707320 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 199 | |
| 707320 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 707320 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 14 | | | | |
| 707320 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 14 | 1 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 14 | | 1 793 | 183 | |
| 707320 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 203 | |
| 707320 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 707320 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 14 | | | | |
| 707320 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 14 | 1 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 14 | | 1 624 | 189 | |
| 707320 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 209 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 707320 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 707320 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 14 | | | | |
| 707320 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 14 | 1 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 14 | | 1 430 | 197 | |
| 707320 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 217 | |
| 707320 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 707320 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 14 | | | | |
| 707320 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 14 | 1 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 14 | | 1 259 | 205 | |
| 707320 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 800 | 225 | |
| 707320 | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 800 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 707320 | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 14 | | | | |
| 707320 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 14 | 1 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 14 | | 1 151 | 209 | |
| 707320 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 800 | 229 | |
| 707320 | DEFAULT | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 800 | 250 | |
| 707320 | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 707320 | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 14 | | | | |
| 707QN | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 14 | 1 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 14 | | 2 047 | 175 | |
| 707QN | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 195 | |
| 707QN | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 707QN | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 707QN | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 14 | | | | |
| 707QN | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 14 | 1 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 14 | | 1 905 | 179 | |
| 707QN | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 199 | |
| 707QN | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 707QN | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 14 | | | | |
| 707QN | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 14 | 1 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 14 | | 1 793 | 183 | |
| 707QN | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 203 | |
| 707QN | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 707QN | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 14 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 707QN | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 14 | 1 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 14 | | 1 624 | 189 | |
| 707QN | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 209 | |
| 707QN | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 707QN | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 14 | | | | |
| 707QN | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 14 | 1 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 14 | | 1 430 | 197 | |
| 707QN | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 217 | |
| 707QN | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 707QN | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 14 | | | | |
| 707QN | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 14 | 1 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 14 | | 1 259 | 205 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 707QN | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 800 | 225 | |
| 707QN | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 800 | 250 | |
| 707QN | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 14 | | | | |
| 707QN | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 14 | 1 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 14 | | 1 151 | 209 | |
| 707QN | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 800 | 229 | |
| 707QN | DEFAULT | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 800 | 250 | |
| 707QN | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 707QN | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_13A | | | | |
| 717200 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_13A | 1 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_13A | 3 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00B | | 1 296,4 | 250 | |
| 717200 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 5 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 717200 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 10 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_13A | | | | |
| 717200 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_13A | 1 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_13A | 3 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00B | | 1 298 | 250 | |
| 717200 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 5 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 7 500 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 10 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_13A | | | | |
| 717200 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_13A | 1 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_13A | 3 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00B | | 1 229,1 | 250 | |
| 717200 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 5 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 7 500 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 10 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_13A | | | | |
| 717200 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_13A | 1 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_13A | 3 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00B | | 1 165,9 | 250 | |
| 717200 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 5 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 717200 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 10 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_13A | | | | |
| 717200 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_13A | 1 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_13A | 3 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00B | | 1 142,6 | 250 | |
| 717200 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 5 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 7 500 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 10 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_13A | | | | |
| 717200 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_13A | 1 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_13A | 3 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00B | | 1 098,3 | 250 | |
| 717200 | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 5 000 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 7 500 | | | |
| 717200 | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 10 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_13A | | | | |
| 717200 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_13A | 1 100 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_13A | | 2 137,1 | 186,2 | |
| 717200 | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 3 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00B | | 1 000 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 717200 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 5 500 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 7 500 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 10 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_13A | | | | |
| 717200 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_13A | 1 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_13A | | 2 003,2 | 185 | |
| 717200 | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 3 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00B | | 1 000 | 250 | |
| 717200 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 5 500 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 7 500 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 10 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_13A | | | | |
| 717200 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_13A | 1 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_13A | | 1 874,4 | 183,8 | |
| 717200 | ICAO_B | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 3 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00B | | 1 000 | 250 | |
| 717200 | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 5 500 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 7 500 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 10 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_13A | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 717200 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_13A | 1 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_13A | | 1 756,2 | 182,7 | |
| 717200 | ICAO_B | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 3 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00B | | 1 000 | 250 | |
| 717200 | ICAO_B | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 5 500 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 7 500 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 10 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_13A | | | | |
| 717200 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_13A | 1 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_13A | | 1 705,9 | 192,7 | |
| 717200 | ICAO_B | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 3 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00B | | 1 000 | 250 | |
| 717200 | ICAO_B | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 5 500 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 7 500 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 10 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_13A | | | | |
| 717200 | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_13A | 1 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_13A | | 1 540,3 | 191,2 | |
| 717200 | ICAO_B | 6 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 3 000 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00B | | 1 000 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 717200 | ICAO_B | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 5 500 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 7 500 | | | |
| 717200 | ICAO_B | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00B | 10 000 | | | |
| 720B | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 20 | | | | |
| 720B | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 20 | 1 000 | | | |
| 720B | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 20 | | 2 632 | 175 | |
| 720B | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 195 | |
| 720B | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 720B | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 720B | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 720B | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 720B | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 720B | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 20 | | | | |
| 720B | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 20 | 1 000 | | | |
| 720B | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 20 | | 2 470 | 179 | |
| 720B | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 199 | |
| 720B | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 720B | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 720B | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 720B | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 720B | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 720B | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 20 | | | | |
| 720B | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 20 | 1 000 | | | |
| 720B | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 20 | | 2 323 | 183 | |
| 720B | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 203 | |
| 720B | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 720B | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 720B | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 720B | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 720B | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 720B | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 20 | | | | |
| 720B | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 20 | 1 000 | | | |
| 720B | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 20 | | 2 125 | 189 | |
| 720B | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 209 | |
| 720B | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 720B | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 720B | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 720B | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 720B | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 720B | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 20 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 720B | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 20 | 1 000 | | | |
| 720B | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 20 | | 2 005 | 193 | |
| 720B | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 213 | |
| 720B | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 720B | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 720B | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 720B | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 720B | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727100 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 342 | 160 | |
| 727100 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 342 | 190 | |
| 727100 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 200 | |
| 727100 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727100 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727100 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727100 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 265 | 160 | |
| 727100 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 265 | 190 | |
| 727100 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 200 | |
| 727100 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727100 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727100 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 192 | 165 | |
| 727100 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 192 | 195 | |
| 727100 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 205 | |
| 727100 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727100 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727100 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727100 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 115 | 170 | |
| 727100 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 115 | 200 | |
| 727100 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 727100 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727100 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727100 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 363 | 170 | |
| 727D15 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 363 | 200 | |
| 727D15 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 727D15 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727D15 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727D15 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 281 | 170 | |
| 727D15 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 281 | 200 | |
| 727D15 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 727D15 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727D15 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 177 | 175 | |
| 727D15 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 177 | 205 | |
| 727D15 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 215 | |
| 727D15 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727D15 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727D15 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 057 | 180 | |
| 727D15 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 057 | 210 | |
| 727D15 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 220 | |
| 727D15 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727D15 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 941 | 210 | |
| 727D15 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 220 | |
| 727D15 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727D15 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727D15 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 465 | 170 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727D17 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 465 | 200 | |
| 727D17 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 727D17 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727D17 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 340 | 175 | |
| 727D17 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 340 | 205 | |
| 727D17 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 215 | |
| 727D17 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727D17 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 236 | 180 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727D17 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 236 | 210 | |
| 727D17 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 220 | |
| 727D17 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727D17 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 158 | 180 | |
| 727D17 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 158 | 210 | |
| 727D17 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 220 | |
| 727D17 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727D17 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727D17 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 342 | 160 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727EM1 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 342 | 190 | |
| 727EM1 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 200 | |
| 727EM1 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727EM1 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 265 | 160 | |
| 727EM1 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 265 | 190 | |
| 727EM1 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 200 | |
| 727EM1 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727EM1 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 192 | 165 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727EM1 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 192 | 195 | |
| 727EM1 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 205 | |
| 727EM1 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727EM1 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 115 | 170 | |
| 727EM1 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 115 | 200 | |
| 727EM1 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 727EM1 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727EM1 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727EM1 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 363 | 170 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727EM2 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 363 | 200 | |
| 727EM2 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 727EM2 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727EM2 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 281 | 170 | |
| 727EM2 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 281 | 200 | |
| 727EM2 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 727EM2 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727EM2 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 177 | 175 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727EM2 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 177 | 205 | |
| 727EM2 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 215 | |
| 727EM2 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727EM2 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 057 | 180 | |
| 727EM2 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 057 | 210 | |
| 727EM2 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 220 | |
| 727EM2 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727EM2 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 941 | 210 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727EM2 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 220 | |
| 727EM2 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727EM2 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727EM2 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 363 | 170 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 363 | 200 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 281 | 170 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 281 | 200 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727Q15 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 177 | 175 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 177 | 205 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 215 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 057 | 180 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 057 | 210 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727Q15 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 220 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 941 | 210 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 220 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727Q15 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727Q15 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 342 | 160 | |
| 727Q7 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 342 | 190 | |
| 727Q7 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 200 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727Q7 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727Q7 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 265 | 160 | |
| 727Q7 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 265 | 190 | |
| 727Q7 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 200 | |
| 727Q7 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727Q7 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 192 | 165 | |
| 727Q7 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 192 | 195 | |
| 727Q7 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 205 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727Q7 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727Q7 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 115 | 170 | |
| 727Q7 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 115 | 200 | |
| 727Q7 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 727Q7 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727Q7 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727Q7 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 539 | 170 | |
| 727Q9 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 539 | 200 | |
| 727Q9 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727Q9 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727Q9 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 390 | 170 | |
| 727Q9 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 390 | 200 | |
| 727Q9 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 727Q9 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727Q9 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 255 | 180 | |
| 727Q9 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 255 | 210 | |
| 727Q9 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 220 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|------------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727Q9 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727Q9 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 855 | 210 | |
| 727Q9 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 220 | |
| 727Q9 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727Q9 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727Q9 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727QF | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 000 | 175 | |
| 727QF | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 000 | 190 | |
| 727QF | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 000 | 200 | |
| 727QF | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. kontinuálny | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|------------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727QF | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. kontinuálny | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727QF | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727QF | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 000 | 180 | |
| 727QF | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 000 | 190 | |
| 727QF | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 000 | 200 | |
| 727QF | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. kontinuálny | ZERO | 3 000 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. kontinuálny | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727QF | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727QF | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 000 | 184 | |
| 727QF | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 000 | 190 | |
| 727QF | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 000 | 200 | |
| 727QF | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. kontinuálny | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|------------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 727QF | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. kontinuálny | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727QF | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 727QF | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 000 | 189 | |
| 727QF | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 2 | | 1 000 | 190 | |
| 727QF | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 000 | 200 | |
| 727QF | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. kontinuálny | ZERO | 3 000 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. kontinuálny | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 727QF | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 727QF | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 2 090 | 146 | |
| 737 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 568 | 171 | |
| 737 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 2 014 | 149 | |
| 737 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 511 | 174 | |
| 737 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 851 | 154 | |
| 737 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 388 | 179 | |
| 737 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 685 | 160 | |
| 737 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 264 | 185 | |
| 737 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737300 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 483,4 | 187,9 | |
| 737300 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 684,6 | 205,5 | |
| 737300 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 815,6 | 220,5 | |
| 737300 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737300 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 892,6 | 250 | |
| 737300 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737300 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 398,8 | 189,2 | |
| 737300 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 579,3 | 204,5 | |
| 737300 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 700,5 | 220,5 | |
| 737300 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 774,1 | 250 | |
| 737300 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737300 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 311,5 | 190,8 | |
| 737300 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 487,2 | 213,2 | |
| 737300 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 609,4 | 220,5 | |
| 737300 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737300 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 657,6 | 250 | |
| 737300 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737300 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 154,7 | 194,6 | |
| 737300 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 295,8 | 211,5 | |
| 737300 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 391,6 | 220,5 | |
| 737300 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 444,8 | 250 | |
| 737300 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737300 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737300 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 413,5 | 184,9 | |
| 737300 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 601,4 | 203,9 | |
| 737300 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 821,6 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737300 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737300 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 332,5 | 186,4 | |
| 737300 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 497,1 | 203 | |
| 737300 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 705,6 | 250 | |
| 737300 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737300 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 247,9 | 188,2 | |
| 737300 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 415,3 | 211,7 | |
| 737300 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 609,9 | 250 | |
| 737300 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737300 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737300 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 093,3 | 192,2 | |
| 737300 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 223,7 | 210,2 | |
| 737300 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 399,1 | 250 | |
| 737300 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737300 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737300 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 560,7 | 189,3 | |
| 737300 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 765,5 | 206,2 | |
| 737300 | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 897 | 220,5 | |
| 737300 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 892,6 | 250 | |
| 737300 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737300 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737300 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 468,7 | 190,5 | |
| 737300 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 652,2 | 205,8 | |
| 737300 | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 773,2 | 220,5 | |
| 737300 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 773,3 | 250 | |
| 737300 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737300 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 380,4 | 192,1 | |
| 737300 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 557,4 | 213,8 | |
| 737300 | ICAO_B | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 688,1 | 220,5 | |
| 737300 | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 657,6 | 250 | |
| 737300 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737300 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737300 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 217,8 | 195,7 | |
| 737300 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 361,4 | 212 | |
| 737300 | ICAO_B | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 457,6 | 220,5 | |
| 737300 | ICAO_B | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 444,8 | 250 | |
| 737300 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737300 | ICAO_B | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 671,2 | 191,9 | |
| 7373B2 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 900 | 209,1 | |
| 7373B2 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 058,2 | 250 | |
| 7373B2 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7373B2 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 575,5 | 192,6 | |
| 7373B2 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 786 | 208,8 | |
| 7373B2 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 934,6 | 250 | |
| 7373B2 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 483,2 | 194 | |
| 7373B2 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 675,9 | 215,3 | |
| 7373B2 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 828,7 | 250 | |
| 7373B2 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 314,1 | 197,8 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7373B2 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 478,4 | 213,5 | |
| 7373B2 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 597,8 | 250 | |
| 7373B2 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | M | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | M | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | M | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 214,7 | 200,6 | |
| 7373B2 | DEFAULT | M | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 372,5 | 222,3 | |
| 7373B2 | DEFAULT | M | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | M | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 493,4 | 250 | |
| 7373B2 | DEFAULT | M | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | M | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 7373B2 | DEFAULT | M | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 607,4 | 188,9 | |
| 7373B2 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 827,6 | 206 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7373B2 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 030,2 | 250 | |
| 7373B2 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 507,4 | 188,9 | |
| 7373B2 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 703,4 | 206 | |
| 7373B2 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 909,1 | 250 | |
| 7373B2 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 417,2 | 191,3 | |
| 7373B2 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 604,3 | 213,7 | |
| 7373B2 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 807,6 | 250 | |
| 7373B2 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7373B2 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 255,2 | 195,4 | |
| 7373B2 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 411,8 | 212,1 | |
| 7373B2 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 576,8 | 250 | |
| 7373B2 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | M | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | M | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | M | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | M | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 163,2 | 198,2 | |
| 7373B2 | ICAO_A | M | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 309,7 | 220,9 | |
| 7373B2 | ICAO_A | M | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 469,1 | 250 | |
| 7373B2 | ICAO_A | M | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | M | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_A | M | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7373B2 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 881 | 195,6 | |
| 7373B2 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 138,5 | 214,5 | |
| 7373B2 | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 075,4 | 250 | |
| 7373B2 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 774,2 | 196,2 | |
| 7373B2 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 009,3 | 214 | |
| 7373B2 | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 950,7 | 250 | |
| 7373B2 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7373B2 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 674,8 | 197,4 | |
| 7373B2 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 895,7 | 217 | |
| 7373B2 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 835,6 | 250 | |
| 7373B2 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 494,5 | 200,9 | |
| 7373B2 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 672,5 | 215,5 | |
| 7373B2 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 606,9 | 250 | |
| 7373B2 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | M | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | M | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | M | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 387,7 | 203,4 | |
| 7373B2 | ICAO_B | M | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 557,1 | 223,7 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7373B2 | ICAO_B | M | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | M | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 493,2 | 250 | |
| 7373B2 | ICAO_B | M | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | M | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 7373B2 | ICAO_B | M | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737400 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 715,3 | 198,8 | |
| 737400 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 894,7 | 210,5 | |
| 737400 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 067,4 | 250 | |
| 737400 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737400 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 616 | 199,8 | |
| 737400 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 786,6 | 210,5 | |
| 737400 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 939,1 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737400 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737400 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 516,6 | 201 | |
| 737400 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 660,9 | 210,5 | |
| 737400 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 807,5 | 250 | |
| 737400 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737400 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 370,2 | 203,9 | |
| 737400 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 504,1 | 210,5 | |
| 737400 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 609,1 | 250 | |
| 737400 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737400 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737400 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737400 | DEFAULT | M | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737400 | DEFAULT | M | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737400 | DEFAULT | M | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 225,8 | 207,5 | |
| 737400 | DEFAULT | M | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 312,5 | 210,5 | |
| 737400 | DEFAULT | M | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737400 | DEFAULT | M | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 414,3 | 250 | |
| 737400 | DEFAULT | M | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737400 | DEFAULT | M | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737400 | DEFAULT | M | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737400 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 641,7 | 195,7 | |
| 737400 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 830 | 210,1 | |
| 737400 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 058,4 | 250 | |
| 737400 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737400 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 546 | 196,8 | |
| 737400 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 702,5 | 210,1 | |
| 737400 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 919,2 | 250 | |
| 737400 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737400 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 446,6 | 198,2 | |
| 737400 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 592,3 | 210,3 | |
| 737400 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 789,6 | 250 | |
| 737400 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737400 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737400 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 303,9 | 201,3 | |
| 737400 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 426,1 | 210,3 | |
| 737400 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 598,5 | 250 | |
| 737400 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737400 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737400 | ICAO_A | M | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737400 | ICAO_A | M | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 737400 | ICAO_A | M | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 737400 | ICAO_A | M | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 159,5 | 205,1 | |
| 737400 | ICAO_A | M | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 249,3 | 210,3 | |
| 737400 | ICAO_A | M | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 392,2 | 250 | |
| 737400 | ICAO_A | M | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737400 | ICAO_A | M | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737400 | ICAO_A | M | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737400 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 869,9 | 201,5 | |
| 737400 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 2 073,3 | 210,5 | |
| 737400 | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737400 | ICAO_B | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 067,4 | 250 | |
| 737400 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737400 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 766,9 | 202,3 | |
| 737400 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 945,9 | 210,5 | |
| 737400 | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 939,1 | 250 | |
| 737400 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737400 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 660,1 | 203,4 | |
| 737400 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 822,5 | 210,5 | |
| 737400 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 807,5 | 250 | |
| 737400 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737400 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737400 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 502,8 | 206,1 | |
| 737400 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 644,7 | 210,5 | |
| 737400 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 610,5 | 250 | |
| 737400 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737400 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737400 | ICAO_B | M | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737400 | ICAO_B | M | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737400 | ICAO_B | M | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 350,9 | 209,5 | |
| 737400 | ICAO_B | M | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 428,6 | 210,5 | |
| 737400 | ICAO_B | M | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737400 | ICAO_B | M | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 414,7 | 250 | |
| 737400 | ICAO_B | M | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737400 | ICAO_B | M | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737400 | ICAO_B | M | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737500 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 579,1 | 187 | |
| 737500 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 800 | 206,6 | |
| 737500 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 961,7 | 250 | |
| 737500 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 490,8 | 188 | |
| 737500 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 681,3 | 205,6 | |
| 737500 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 834,4 | 250 | |
| 737500 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737500 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 398,8 | 189,4 | |
| 737500 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 572,4 | 204,5 | |
| 737500 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 713,4 | 250 | |
| 737500 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 229,4 | 192,1 | |
| 737500 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 388,1 | 212,4 | |
| 737500 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 521,8 | 250 | |
| 737500 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 211,1 | 192,4 | |
| 737500 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 370,8 | 212 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737500 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 503,1 | 250 | |
| 737500 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | DEFAULT | M | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | DEFAULT | M | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737500 | DEFAULT | M | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 192,6 | 192,8 | |
| 737500 | DEFAULT | M | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 343,1 | 211,9 | |
| 737500 | DEFAULT | M | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737500 | DEFAULT | M | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 470,2 | 250 | |
| 737500 | DEFAULT | M | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | DEFAULT | M | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | DEFAULT | M | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 509,2 | 184 | |
| 737500 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 725,7 | 204,8 | |
| 737500 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 934,3 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737500 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 420,9 | 185,1 | |
| 737500 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 612,5 | 203,9 | |
| 737500 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 810,3 | 250 | |
| 737500 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 332,5 | 186,6 | |
| 737500 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 494,3 | 203 | |
| 737500 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 691,3 | 250 | |
| 737500 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737500 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 166,9 | 189,6 | |
| 737500 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 317 | 211 | |
| 737500 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 496,1 | 250 | |
| 737500 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 152,1 | 189,9 | |
| 737500 | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 300 | 210,8 | |
| 737500 | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 477,5 | 250 | |
| 737500 | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | ICAO_A | M | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737500 | ICAO_A | M | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | M | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 737500 | ICAO_A | M | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 130,1 | 190,4 | |
| 737500 | ICAO_A | M | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 267,1 | 210,6 | |
| 737500 | ICAO_A | M | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 451,9 | 250 | |
| 737500 | ICAO_A | M | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | M | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | ICAO_A | M | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 715,3 | 189,5 | |
| 737500 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 944,8 | 207,8 | |
| 737500 | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 966,3 | 250 | |
| 737500 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 619,6 | 190,3 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737500 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 835,3 | 207,1 | |
| 737500 | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 844,6 | 250 | |
| 737500 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 520,2 | 191,6 | |
| 737500 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 717,5 | 207,1 | |
| 737500 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 722,6 | 250 | |
| 737500 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 339,9 | 194,1 | |
| 737500 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 512,8 | 213,4 | |
| 737500 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737500 | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 526,7 | 250 | |
| 737500 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 322,2 | 194,4 | |
| 737500 | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 500 | 213,2 | |
| 737500 | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 503,1 | 250 | |
| 737500 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | ICAO_B | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | M | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737500 | ICAO_B | M | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | M | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 303,1 | 194,8 | |
| 737500 | ICAO_B | M | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 463,2 | 213 | |
| 737500 | ICAO_B | M | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737500 | ICAO_B | M | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 475,5 | 250 | |
| 737500 | ICAO_B | M | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737500 | ICAO_B | M | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737500 | ICAO_B | M | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 782,4 | 195,1 | |
| 737700 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 2 159,3 | 250 | |
| 737700 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 710,1 | 197,7 | |
| 737700 | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 2 056,7 | 250 | |
| 737700 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737700 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 635,7 | 200,3 | |
| 737700 | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 957 | 250 | |
| 737700 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 498,3 | 205,8 | |
| 737700 | DEFAULT | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 774,4 | 250 | |
| 737700 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 348,5 | 211,6 | |
| 737700 | DEFAULT | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 581,2 | 250 | |
| 737700 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737700 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 347,1 | 211,6 | |
| 737700 | DEFAULT | 6 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 579,1 | 250 | |
| 737700 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| 737700 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 500 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_5 | 3 000 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 747,6 | 194,9 | |
| 737700 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 2 128,3 | 250 | |
| 737700 | ICAO_A | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737700 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_5 | 3 000 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 673,6 | 197,4 | |
| 737700 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 2 028,3 | 250 | |
| 737700 | ICAO_A | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 500 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_5 | 3 000 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 600,5 | 200,2 | |
| 737700 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 931,7 | 250 | |
| 737700 | ICAO_A | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 500 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_5 | 3 000 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 462,2 | 205,6 | |
| 737700 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 753,8 | 250 | |
| 737700 | ICAO_A | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737700 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 500 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_5 | 3 000 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 430 | 250 | |
| 737700 | ICAO_A | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 500 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_5 | 3 000 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 430,1 | 250 | |
| 737700 | ICAO_A | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| 737700 | ICAO_A | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 888,7 | 195,1 | |
| 737700 | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737700 | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 2 159,3 | 250 | |
| 737700 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 814,3 | 197,7 | |
| 737700 | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 2 058,1 | 250 | |
| 737700 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_5 | | 1 619 | 175,6 | |
| 737700 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 840,6 | 200,4 | |
| 737700 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 958,4 | 250 | |
| 737700 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737700 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 594,1 | 205,8 | |
| 737700 | ICAO_B | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 774,4 | 250 | |
| 737700 | ICAO_B | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 438,9 | 211,5 | |
| 737700 | ICAO_B | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 579,6 | 250 | |
| 737700 | ICAO_B | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_5 | | | | |
| 737700 | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_5 | 1 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 437,2 | 211,5 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737700 | ICAO_B | 6 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 579,1 | 250 | |
| 737700 | ICAO_B | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| 737700 | ICAO_B | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 885,7 | 181,7 | |
| 737800 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 112 | 204,8 | |
| 737800 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 2 040 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 891,3 | 250 | |
| 737800 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 786,4 | 183,9 | |
| 737800 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 016,2 | 208 | |
| 737800 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 2 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737800 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 793,4 | 250 | |
| 737800 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 707,7 | 186,2 | |
| 737800 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 922 | 211,2 | |
| 737800 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 1 960 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 705,3 | 250 | |
| 737800 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 576,6 | 189,6 | |
| 737800 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 766,9 | 216,2 | |
| 737800 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 1 880 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737800 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 546,5 | 250 | |
| 737800 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 444,9 | 192,9 | |
| 737800 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 628,6 | 220,7 | |
| 737800 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 1 811 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 412,2 | 250 | |
| 737800 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 400 | 194,4 | |
| 737800 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 575,4 | 222,7 | |
| 737800 | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 1 785 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737800 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 357,5 | 250 | |
| 737800 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 3 000 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 449,4 | 177,2 | |
| 737800 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 663,3 | 204,6 | |
| 737800 | ICAO_A | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 807 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 896,8 | 250 | |
| 737800 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 3 000 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 372,3 | 179,6 | |
| 737800 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 579,3 | 207,8 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737800 | ICAO_A | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 772 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 804,3 | 250 | |
| 737800 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 3 000 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 297 | 182,1 | |
| 737800 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 496,9 | 211 | |
| 737800 | ICAO_A | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 737 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 701,8 | 250 | |
| 737800 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 3 000 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 194,2 | 185,8 | |
| 737800 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 352,1 | 214,8 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737800 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 548,2 | 250 | |
| 737800 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 3 000 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 078,9 | 189,4 | |
| 737800 | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 233,3 | 217,4 | |
| 737800 | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 403,6 | 250 | |
| 737800 | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 3 000 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 037,8 | 190,9 | |
| 737800 | ICAO_A | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 182,7 | 218,6 | |
| 737800 | ICAO_A | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 349,5 | 250 | |
| 737800 | ICAO_A | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737800 | ICAO_A | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | ICAO_A | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 885,7 | 181,7 | |
| 737800 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 112 | 204,8 | |
| 737800 | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 2 040 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 891,3 | 250 | |
| 737800 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 786,4 | 183,9 | |
| 737800 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 016,2 | 208 | |
| 737800 | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 2 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 793,4 | 250 | |
| 737800 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737800 | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 707,7 | 186,2 | |
| 737800 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 922 | 211,2 | |
| 737800 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 1 960 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 705,3 | 250 | |
| 737800 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 576,6 | 189,6 | |
| 737800 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 766,9 | 216,2 | |
| 737800 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 1 880 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 546,5 | 250 | |
| 737800 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737800 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 444,9 | 192,9 | |
| 737800 | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 628,6 | 220,7 | |
| 737800 | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 1 811 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 412,2 | 250 | |
| 737800 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 737800 | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 400 | 194,4 | |
| 737800 | ICAO_B | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 575,4 | 222,7 | |
| 737800 | ICAO_B | 6 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 1 785 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 357,5 | 250 | |
| 737800 | ICAO_B | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737800 | ICAO_B | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 737800 | ICAO_B | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 2 279 | 152 | |
| 737D17 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 709 | 177 | |
| 737D17 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737D17 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737D17 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 2 155 | 156 | |
| 737D17 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 616 | 181 | |
| 737D17 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737D17 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737D17 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737D17 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 2 041 | 160 | |
| 737D17 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 531 | 185 | |
| 737D17 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737D17 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737D17 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 935 | 163 | |
| 737D17 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 452 | 188 | |
| 737D17 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737D17 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737D17 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737D17 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737D17 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 2 279 | 152 | |
| 737N17 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 709 | 177 | |
| 737N17 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737N17 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737N17 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 2 155 | 156 | |
| 737N17 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 616 | 181 | |
| 737N17 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737N17 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737N17 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737N17 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 2 041 | 160 | |
| 737N17 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 531 | 185 | |
| 737N17 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737N17 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737N17 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 935 | 163 | |
| 737N17 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 452 | 188 | |
| 737N17 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737N17 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737N17 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737N17 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737N17 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 2 090 | 146 | |
| 737N9 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 568 | 171 | |
| 737N9 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737N9 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737N9 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 2 014 | 149 | |
| 737N9 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 511 | 174 | |
| 737N9 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737N9 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737N9 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737N9 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 851 | 154 | |
| 737N9 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 388 | 179 | |
| 737N9 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737N9 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737N9 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 685 | 160 | |
| 737N9 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 264 | 185 | |
| 737N9 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737N9 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737N9 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737N9 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737N9 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737QN | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 2 090 | 146 | |
| 737QN | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 568 | 171 | |
| 737QN | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737QN | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737QN | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737QN | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 2 014 | 149 | |
| 737QN | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 511 | 174 | |
| 737QN | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737QN | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737QN | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737QN | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737QN | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 851 | 154 | |
| 737QN | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 388 | 179 | |
| 737QN | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737QN | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737QN | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 737QN | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 685 | 160 | |
| 737QN | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 264 | 185 | |
| 737QN | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 210 | |
| 737QN | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 737QN | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 737QN | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 737QN | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 071 | 176 | |
| 74710Q | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 216 | |
| 74710Q | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 74710Q | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 972 | 179 | |
| 74710Q | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 219 | |
| 74710Q | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 74710Q | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 74710Q | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 856 | 183 | |
| 74710Q | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 223 | |
| 74710Q | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 74710Q | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 727 | 187 | |
| 74710Q | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 227 | |
| 74710Q | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 74710Q | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 74710Q | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 445 | 198 | |
| 74710Q | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 750 | 238 | |
| 74710Q | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 258 | |
| 74710Q | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 411 | 199 | |
| 74710Q | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 750 | 239 | |
| 74710Q | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 259 | |
| 74710Q | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74710Q | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747200 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 842 | 183 | |
| 747200 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 223 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747200 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 747200 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747200 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 757 | 186 | |
| 747200 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 226 | |
| 747200 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 747200 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747200 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 676 | 189 | |
| 747200 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 229 | |
| 747200 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747200 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747200 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 508 | 195 | |
| 747200 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 750 | 235 | |
| 747200 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 255 | |
| 747200 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747200 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 325 | 203 | |
| 747200 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 750 | 243 | |
| 747200 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 263 | |
| 747200 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747200 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747200 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 146 | 210 | |
| 747200 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 500 | 250 | |
| 747200 | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 500 | 270 | |
| 747200 | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747200 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 012 | 216 | |
| 747200 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 500 | 256 | |
| 747200 | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 500 | 276 | |
| 747200 | DEFAULT | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747200 | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74720A | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 74720A | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 068 | 176 | |
| 74720A | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 239 | |
| 74720A | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 259 | |
| 74720A | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74720A | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 950 | 179 | |
| 74720A | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 242 | |
| 74720A | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 262 | |
| 74720A | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74720A | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 862 | 182 | |
| 74720A | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 244 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 74720A | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 264 | |
| 74720A | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74720A | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 700 | 188 | |
| 74720A | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 750 | 248 | |
| 74720A | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 268 | |
| 74720A | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74720A | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 520 | 195 | |
| 74720A | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 750 | 254 | |
| 74720A | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 274 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 74720A | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74720A | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 313 | 204 | |
| 74720A | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 750 | 264 | |
| 74720A | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 284 | |
| 74720A | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74720A | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 172 | 210 | |
| 74720A | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 750 | 272 | |
| 74720A | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 292 | |
| 74720A | DEFAULT | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74720A | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 74720B | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 497 | 184 | |
| 74720B | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 244 | |
| 74720B | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 264 | |
| 74720B | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74720B | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 397 | 187 | |
| 74720B | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 246 | |
| 74720B | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 266 | |
| 74720B | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74720B | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 303 | 190 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 74720B | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 750 | 249 | |
| 74720B | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 269 | |
| 74720B | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74720B | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 109 | 196 | |
| 74720B | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 750 | 254 | |
| 74720B | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 274 | |
| 74720B | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74720B | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 900 | 204 | |
| 74720B | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 750 | 263 | |
| 74720B | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 74720B | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 283 | |
| 74720B | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74720B | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 699 | 211 | |
| 74720B | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 750 | 272 | |
| 74720B | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 292 | |
| 74720B | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 74720B | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 547 | 218 | |
| 74720B | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 750 | 279 | |
| 74720B | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 299 | |
| 74720B | DEFAULT | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 74720B | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 74720B | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 1 533,3 | 190,8 | |
| 747400 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 798,9 | 242 | |
| 747400 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 869 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 198,9 | 269 | |
| 747400 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 1 507,6 | 192,9 | |
| 747400 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 718,8 | 244,6 | |
| 747400 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 3 756 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00H | | 2 111,9 | 269 | |
| 747400 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747400 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 1 412,1 | 195,1 | |
| 747400 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 660,4 | 247,2 | |
| 747400 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 3 637 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 033,6 | 269 | |
| 747400 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 1 310,5 | 199,4 | |
| 747400 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 531,8 | 252,3 | |
| 747400 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 3 435 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 882,8 | 269 | |
| 747400 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 1 182,2 | 204,8 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747400 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 402,6 | 258,4 | |
| 747400 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 3 199 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 724,1 | 269 | |
| 747400 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 088,1 | 210,4 | |
| 747400 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 372 | 259,5 | |
| 747400 | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 432,4 | 264,7 | |
| 747400 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 3 004 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 560 | 269 | |
| 747400 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10H | 1 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 963,6 | 216,4 | |
| 747400 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 114,2 | 259,6 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747400 | DEFAULT | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 2 544 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 329,4 | 270 | |
| 747400 | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | DEFAULT | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10H | 1 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 8 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 855,6 | 222,8 | |
| 747400 | DEFAULT | 8 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 968,9 | 259,6 | |
| 747400 | DEFAULT | 8 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 2 561 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 8 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 173,1 | 270 | |
| 747400 | DEFAULT | 8 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00H | | 1 260 | 278 | |
| 747400 | DEFAULT | 8 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 8 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 8 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 9 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | DEFAULT | 9 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10H | 1 000 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 9 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 783,8 | 226,8 | |
| 747400 | DEFAULT | 9 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 884,5 | 259,6 | |
| 747400 | DEFAULT | 9 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 2 600 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747400 | DEFAULT | 9 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 078,7 | 271,8 | |
| 747400 | DEFAULT | 9 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00H | | 1 182,6 | 282,7 | |
| 747400 | DEFAULT | 9 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 9 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 747400 | DEFAULT | 9 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 10 | 3 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 1 472,8 | 190 | |
| 747400 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 753,3 | 241,7 | |
| 747400 | ICAO_A | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 5 796 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 158,4 | 268,4 | |
| 747400 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 10 | 3 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 1 412,8 | 192,2 | |
| 747400 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 689,5 | 244,3 | |
| 747400 | ICAO_A | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 5 685 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747400 | ICAO_A | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 078,8 | 268,4 | |
| 747400 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 10 | 3 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 1 353,5 | 194,4 | |
| 747400 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 618,4 | 246,8 | |
| 747400 | ICAO_A | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 5 579 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 995 | 268,4 | |
| 747400 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 10 | 3 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 1 249,3 | 198,7 | |
| 747400 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 500,4 | 251,9 | |
| 747400 | ICAO_A | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 5 372 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 847,9 | 268,4 | |
| 747400 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747400 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 10 | 3 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 1 131,2 | 204,1 | |
| 747400 | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 367,5 | 257,8 | |
| 747400 | ICAO_A | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 5 145 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 686,7 | 268,4 | |
| 747400 | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10H | 1 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 10 | 3 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 1 017,7 | 209,8 | |
| 747400 | ICAO_A | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 223,8 | 259,1 | |
| 747400 | ICAO_A | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 4 508 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 416 | 264,3 | |
| 747400 | ICAO_A | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 4 921 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 6 | 9 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 531 | 269 | |
| 747400 | ICAO_A | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747400 | ICAO_A | 6 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 6 | 12 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_A | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10H | 1 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 7 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 10 | 3 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 908,3 | 215,8 | |
| 747400 | ICAO_A | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 082,4 | 259,1 | |
| 747400 | ICAO_A | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 4 509 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 7 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 308,4 | 269,1 | |
| 747400 | ICAO_A | 7 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 365,5 | 271 | |
| 747400 | ICAO_A | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 7 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_A | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10H | 1 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 8 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 10 | 3 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 8 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 801,1 | 222,2 | |
| 747400 | ICAO_A | 8 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 942,7 | 259,1 | |
| 747400 | ICAO_A | 8 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 4 540 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 8 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 146,3 | 267,9 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747400 | ICAO_A | 8 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 230 | 277,7 | |
| 747400 | ICAO_A | 8 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 8 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 8 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 9 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_A | 9 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10H | 1 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 9 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 10 | 3 000 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 9 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 10 | | 734,4 | 226,3 | |
| 747400 | ICAO_A | 9 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 858,9 | 259,1 | |
| 747400 | ICAO_A | 9 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 4 590 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 9 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 051,2 | 270,6 | |
| 747400 | ICAO_A | 9 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00H | | 1 143 | 282,2 | |
| 747400 | ICAO_A | 9 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 9 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_A | 9 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 890,2 | 182,3 | |
| 747400 | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 646 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 788,2 | 242 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747400 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 4 194 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 170,6 | 259 | |
| 747400 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 836,7 | 184,9 | |
| 747400 | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 640 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 727,1 | 244,6 | |
| 747400 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 4 067 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 088,1 | 259,2 | |
| 747400 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 777,6 | 187,5 | |
| 747400 | ICAO_B | 3 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 637 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 653,3 | 247,2 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747400 | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05C | 3 942 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 009,7 | 259,2 | |
| 747400 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 653,5 | 192,6 | |
| 747400 | ICAO_B | 4 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 633 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 535,2 | 252,2 | |
| 747400 | ICAO_B | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05C | 3 718 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 858,5 | 259,2 | |
| 747400 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 518,3 | 198,7 | |
| 747400 | ICAO_B | 5 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 619 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 397,6 | 258,3 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747400 | ICAO_B | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05C | 3 459 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 685,4 | 259,4 | |
| 747400 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10 | 1 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 394,6 | 205,1 | |
| 747400 | ICAO_B | 6 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 606 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 346,5 | 264,7 | |
| 747400 | ICAO_B | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05C | 3 217 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 560 | 269,2 | |
| 747400 | ICAO_B | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_B | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10H | 1 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 271 | 211,9 | |
| 747400 | ICAO_B | 7 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 597 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 112,4 | 259,4 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747400 | ICAO_B | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05C | 2 759 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 7 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 323,5 | 271,4 | |
| 747400 | ICAO_B | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_B | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10H | 1 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 8 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 147 | 218,9 | |
| 747400 | ICAO_B | 8 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 592 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 8 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 975,2 | 259,6 | |
| 747400 | ICAO_B | 8 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05C | 2 755 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 8 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 209,5 | 278,4 | |
| 747400 | ICAO_B | 8 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 8 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 8 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 9 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747400 | ICAO_B | 9 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_10H | 1 000 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 9 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 070,9 | 223,3 | |
| 747400 | ICAO_B | 9 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 611 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 9 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 893,7 | 259,5 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747400 | ICAO_B | 9 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 2 782 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 9 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 119,3 | 282,7 | |
| 747400 | ICAO_B | 9 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 9 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 747400 | ICAO_B | 9 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 1 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_10 | | | 215 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 1 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 250 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 1 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 260 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 3 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 1 | 7 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 295 | 50 |
| 7478 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 2 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_10 | | | 215 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 2 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 250 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 2 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 260 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 3 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 2 | 7 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 295 | 50 |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7478 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 3 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_10 | | | 215 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 3 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 250 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 3 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 260 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 3 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 3 | 7 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 295 | 50 |
| 7478 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 4 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_10 | | | 220 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 4 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 250 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 4 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 268 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 3 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 4 | 7 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 295 | 50 |
| 7478 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 5 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_10 | | | 220 | 55 |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7478 | DEFAULT | 5 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 250 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 5 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 270 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 3 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 5 | 7 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 295 | 50 |
| 7478 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 6 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_10 | | | 227 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 6 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 258 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 6 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 270 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 3 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 6 | 7 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 295 | 50 |
| 7478 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 7 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_10 | | | 230 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 7 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 260 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 7 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 275 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 3 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 7 | 7 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 295 | 50 |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7478 | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | DEFAULT | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 8 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_10 | | | 235 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 8 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 265 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 8 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 280 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 8 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 3 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 8 | 7 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 295 | 50 |
| 7478 | DEFAULT | 8 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 9 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | DEFAULT | 9 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 9 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_10 | | | 235 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 9 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 265 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 9 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 280 | 55 |
| 7478 | DEFAULT | 9 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 3 000 | | | |
| 7478 | DEFAULT | 9 | 7 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 295 | 50 |
| 7478 | DEFAULT | 9 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 500 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_10 | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7478 | ICAO_A | 1 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_10 | | | 220 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 1 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 250 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_1 | 4 700 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 1 | 7 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 276 | 50 |
| 7478 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 500 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_10 | 3 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 2 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_10 | | | 220 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 2 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 254 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_1 | 4 800 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 2 | 7 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 275 | 50 |
| 7478 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 500 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_10 | 3 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 3 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 220 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 3 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 255 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_1 | 4 500 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 3 | 7 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 275 | 50 |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7478 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 500 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_10 | 3 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 4 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_10 | | | 220 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 4 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 255 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 4 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 275 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 500 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_10 | 3 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 5 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 220 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 5 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 255 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 5 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 275 | 50 |
| 7478 | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 500 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_10 | 3 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 6 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 225 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 6 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 255 | 55 |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7478 | ICAO_A | 6 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 278 | 50 |
| 7478 | ICAO_A | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_A | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 500 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 7 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_10 | 3 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 7 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 225 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 7 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 255 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 7 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 278 | 50 |
| 7478 | ICAO_A | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_A | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 500 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 8 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_10 | 3 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 8 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 230 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 8 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 265 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 8 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 280 | 50 |
| 7478 | ICAO_A | 8 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 9 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_A | 9 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 500 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 9 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_10 | 3 000 | | | |
| 7478 | ICAO_A | 9 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_5 | | | 230 | 55 |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7478 | ICAO_A | 9 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_1 | | | 265 | 55 |
| 7478 | ICAO_A | 9 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 280 | 50 |
| 7478 | ICAO_A | 9 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 1 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_10 | | | 210 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 1 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_5 | | | 250 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | F_1 | 3 480 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 1 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 280 | 50 |
| 7478 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 2 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_10 | | | 223 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 2 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_5 | | | 250 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | F_1 | 3 350 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 2 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 280 | 50 |
| 7478 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 3 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_10 | | | 223 | 55 |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7478 | ICAO_B | 3 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_5 | | | 263 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | F_1 | 3 350 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 3 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 300 | 50 |
| 7478 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 4 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_10 | | | 210 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 4 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_5 | | | 260 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | F_1 | 3 480 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 4 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 270 | 50 |
| 7478 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 5 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_10 | | | 228 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 5 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_5 | | | 262 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | F_1 | 2 760 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 5 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 270 | 50 |
| 7478 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7478 | ICAO_B | 6 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_10 | | | 231 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 6 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_5 | | | 264 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 6 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | F_1 | 2 610 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 6 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 300 | 50 |
| 7478 | ICAO_B | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_B | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 7 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_10 | | | 231 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 7 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_5 | | | 270 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 7 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | F_1 | 2 610 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 7 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | F_0 | | | 300 | 50 |
| 7478 | ICAO_B | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_B | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 8 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_10 | | | 235 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 8 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_5 | | | 265 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 8 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_1 | | | 275 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 8 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 7478 | ICAO_B | 9 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F_10 | | | | |
| 7478 | ICAO_B | 9 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | F_10 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7478 | ICAO_B | 9 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_10 | | | 240 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 9 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_5 | | | 270 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 9 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | F_1 | | | 280 | 55 |
| 7478 | ICAO_B | 9 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | F_0 | 10 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747SP | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 469 | 163 | |
| 747SP | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 203 | |
| 747SP | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 747SP | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747SP | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 326 | 167 | |
| 747SP | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 207 | |
| 747SP | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 747SP | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747SP | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747SP | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 201 | 170 | |
| 747SP | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 210 | |
| 747SP | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 747SP | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747SP | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 027 | 175 | |
| 747SP | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 215 | |
| 747SP | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 747SP | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747SP | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747SP | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 821 | 182 | |
| 747SP | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 222 | |
| 747SP | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 747SP | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747SP | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 643 | 188 | |
| 747SP | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 228 | |
| 747SP | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 747SP | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

Tabuľka I-4 (časť 2)

Štandardné procedurálne kroky pri odletoch

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 747SP | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| 747SP | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 403 | 196 | |
| 747SP | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 000 | 236 | |
| 747SP | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 747SP | DEFAULT | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 747SP | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 097 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 2 252,1 | 211,8 | |
| 757300 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 480 | 215,4 | |
| 757300 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 2 569 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 701,7 | 250 | |
| 757300 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757300 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 041 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 2 154,9 | 213 | |
| 757300 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 352 | 218,6 | |
| 757300 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 2 412 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 607,8 | 250 | |
| 757300 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 2 062 | 214,5 | |
| 757300 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 223,5 | 221,8 | |
| 757300 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 2 275 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 521,8 | 250 | |
| 757300 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757300 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 901,4 | 217,4 | |
| 757300 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 061,8 | 228 | |
| 757300 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 2 099 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 374,1 | 250 | |
| 757300 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 729,2 | 221,7 | |
| 757300 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 881,8 | 236,7 | |
| 757300 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 1 891 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 227,3 | 250 | |
| 757300 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757300 | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 655 | 224 | |
| 757300 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 836,4 | 240,1 | |
| 757300 | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 1 829 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 159,2 | 250 | |
| 757300 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757300 | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 3 000 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 388,6 | 198 | |
| 757300 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 528,2 | 215 | |
| 757300 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 693,5 | 250 | |
| 757300 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757300 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 3 000 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 304,9 | 199,6 | |
| 757300 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 441 | 215,6 | |
| 757300 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 597,7 | 250 | |
| 757300 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 3 000 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 242,3 | 201,6 | |
| 757300 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 357,6 | 216,7 | |
| 757300 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 500 | 250 | |
| 757300 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757300 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 3 000 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 127,1 | 205,3 | |
| 757300 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 221,4 | 221,1 | |
| 757300 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 359,4 | 250 | |
| 757300 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 3 000 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 997,2 | 210,6 | |
| 757300 | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 076 | 227,9 | |
| 757300 | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 192 | 250 | |
| 757300 | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 3 000 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 945,1 | 213,2 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757300 | ICAO_A | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 031,2 | 230,6 | |
| 757300 | ICAO_A | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 127,9 | 250 | |
| 757300 | ICAO_A | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757300 | ICAO_A | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 097 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 2 252,1 | 211,8 | |
| 757300 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 480 | 215,4 | |
| 757300 | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 2 569 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 701,7 | 250 | |
| 757300 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 041 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 2 154,9 | 213 | |
| 757300 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 352 | 218,6 | |
| 757300 | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 2 412 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757300 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 607,8 | 250 | |
| 757300 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 2 062 | 214,5 | |
| 757300 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 223,5 | 221,8 | |
| 757300 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 2 275 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 521,8 | 250 | |
| 757300 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 901,4 | 217,4 | |
| 757300 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 061,8 | 228 | |
| 757300 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 2 099 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757300 | ICAO_B | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 374,1 | 250 | |
| 757300 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 729,2 | 221,7 | |
| 757300 | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 881,8 | 236,7 | |
| 757300 | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 1 891 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 227,3 | 250 | |
| 757300 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 757300 | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05 | 1 000 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 655 | 224 | |
| 757300 | ICAO_B | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 836,4 | 240,1 | |
| 757300 | ICAO_B | 6 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00 | 1 829 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757300 | ICAO_B | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 159,2 | 250 | |
| 757300 | ICAO_B | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757300 | ICAO_B | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 471 | 190,1 | |
| 757PW | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 636,4 | 206 | |
| 757PW | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 822,2 | 250 | |
| 757PW | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 403,6 | 191,4 | |
| 757PW | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 568,2 | 208,7 | |
| 757PW | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 742,7 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757PW | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 339,2 | 193 | |
| 757PW | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 495,9 | 211,1 | |
| 757PW | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 666,7 | 211,6 | |
| 757PW | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 661 | 250 | |
| 757PW | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 213,5 | 196,4 | |
| 757PW | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 353,6 | 213,7 | |
| 757PW | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 460,3 | 217,4 | |
| 757PW | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 510,6 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757PW | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 082,9 | 200,8 | |
| 757PW | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 212 | 218,5 | |
| 757PW | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 291,1 | 224,3 | |
| 757PW | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 352,4 | 250 | |
| 757PW | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 005,7 | 203,9 | |
| 757PW | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 124,3 | 221,9 | |
| 757PW | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 220 | 228,7 | |
| 757PW | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 259,5 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757PW | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 938,1 | 207 | |
| 757PW | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 052,4 | 225,2 | |
| 757PW | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 134,5 | 233,3 | |
| 757PW | DEFAULT | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 7 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 172,9 | 250 | |
| 757PW | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | DEFAULT | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 3 000 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 399,5 | 188 | |
| 757PW | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 605,4 | 205,8 | |
| 757PW | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 804,8 | 250 | |
| 757PW | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757PW | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 3 000 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 337,7 | 189,5 | |
| 757PW | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 522,3 | 207,2 | |
| 757PW | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 725,5 | 250 | |
| 757PW | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 271,9 | 191,1 | |
| 757PW | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 451,8 | 208,2 | |
| 757PW | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 638 | 250 | |
| 757PW | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757PW | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 153,8 | 194,7 | |
| 757PW | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 312,6 | 212,2 | |
| 757PW | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 486 | 250 | |
| 757PW | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 028,8 | 199,2 | |
| 757PW | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 171,1 | 217,2 | |
| 757PW | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 325,6 | 250 | |
| 757PW | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757PW | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 953,4 | 202,5 | |
| 757PW | ICAO_A | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 087,8 | 220,6 | |
| 757PW | ICAO_A | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 225,5 | 250 | |
| 757PW | ICAO_A | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | ICAO_A | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 7 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 886,5 | 205,7 | |
| 757PW | ICAO_A | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 012,8 | 224 | |
| 757PW | ICAO_A | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 140,1 | 250 | |
| 757PW | ICAO_A | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | ICAO_A | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 970,1 | 206 | |
| 757PW | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757PW | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 821,5 | 250 | |
| 757PW | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 899,2 | 208,7 | |
| 757PW | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 743,3 | 250 | |
| 757PW | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 825,8 | 211,6 | |
| 757PW | ICAO_B | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 659,4 | 250 | |
| 757PW | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757PW | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 690,7 | 217,4 | |
| 757PW | ICAO_B | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 512,3 | 250 | |
| 757PW | ICAO_B | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 543,6 | 224,1 | |
| 757PW | ICAO_B | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 351,8 | 250 | |
| 757PW | ICAO_B | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 458,3 | 228,7 | |
| 757PW | ICAO_B | 6 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757PW | ICAO_B | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 257,5 | 250 | |
| 757PW | ICAO_B | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757PW | ICAO_B | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 380,6 | 233,3 | |
| 757PW | ICAO_B | 7 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 173,6 | 250 | |
| 757PW | ICAO_B | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757PW | ICAO_B | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 613,9 | 192,4 | |
| 757RR | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 779,7 | 206,3 | |
| 757RR | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 966,1 | 250 | |
| 757RR | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757RR | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 544,6 | 193,9 | |
| 757RR | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 703,3 | 209,2 | |
| 757RR | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 879,3 | 250 | |
| 757RR | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 474,6 | 195,5 | |
| 757RR | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 627,6 | 212,2 | |
| 757RR | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 787,2 | 250 | |
| 757RR | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757RR | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 338 | 199 | |
| 757RR | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 484,6 | 216,4 | |
| 757RR | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 560 | 218,3 | |
| 757RR | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 623,1 | 250 | |
| 757RR | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 196,6 | 203,7 | |
| 757RR | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 325,3 | 221,1 | |
| 757RR | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 400 | 225,7 | |
| 757RR | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 447,1 | 250 | |
| 757RR | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757RR | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 142,2 | 205,8 | |
| 757RR | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 258 | 223,4 | |
| 757RR | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 329,6 | 228,9 | |
| 757RR | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 377,4 | 250 | |
| 757RR | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 071,3 | 208,8 | |
| 757RR | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 181,5 | 226,7 | |
| 757RR | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 265,9 | 233,3 | |
| 757RR | DEFAULT | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 7 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 287,6 | 250 | |
| 757RR | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757RR | DEFAULT | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757RR | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 543,3 | 190,3 | |
| 757RR | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 735,6 | 206,1 | |
| 757RR | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 959,8 | 250 | |
| 757RR | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 472,7 | 191,9 | |
| 757RR | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 660,2 | 208,9 | |
| 757RR | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 876 | 250 | |
| 757RR | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757RR | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 401 | 193,6 | |
| 757RR | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 590,6 | 211,5 | |
| 757RR | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 769,2 | 250 | |
| 757RR | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 271,5 | 197,3 | |
| 757RR | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 436 | 214,5 | |
| 757RR | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 593,3 | 250 | |
| 757RR | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 134,7 | 202,1 | |
| 757RR | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 278,3 | 219,8 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757RR | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 416,8 | 250 | |
| 757RR | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 083,2 | 204,3 | |
| 757RR | ICAO_A | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 218,6 | 222,1 | |
| 757RR | ICAO_A | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 348,5 | 250 | |
| 757RR | ICAO_A | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | ICAO_A | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 7 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 5 | 3 000 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 013,1 | 207,4 | |
| 757RR | ICAO_A | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 137,3 | 225,4 | |
| 757RR | ICAO_A | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 256,7 | 250 | |
| 757RR | ICAO_A | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757RR | ICAO_A | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757RR | ICAO_A | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 2 227,2 | 201,9 | |
| 757RR | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 474,2 | 206,3 | |
| 757RR | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 965,3 | 250 | |
| 757RR | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 2 139,9 | 203 | |
| 757RR | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 400 | 209,2 | |
| 757RR | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 876,9 | 250 | |
| 757RR | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757RR | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 2 051,2 | 204,3 | |
| 757RR | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 300 | 212,1 | |
| 757RR | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 788 | 250 | |
| 757RR | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 884,9 | 207,3 | |
| 757RR | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 2 135,6 | 218,4 | |
| 757RR | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 621,6 | 250 | |
| 757RR | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757RR | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 713,8 | 211,3 | |
| 757RR | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 935,5 | 225,8 | |
| 757RR | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 447,1 | 250 | |
| 757RR | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 646,9 | 213,1 | |
| 757RR | ICAO_B | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 872,3 | 228,9 | |
| 757RR | ICAO_B | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 379,1 | 250 | |
| 757RR | ICAO_B | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |
| 757RR | ICAO_B | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05 | | 1 562,1 | 215,8 | |
| 757RR | ICAO_B | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 781,3 | 233,3 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 757RR | ICAO_B | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 287,6 | 250 | |
| 757RR | ICAO_B | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 757RR | ICAO_B | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767300 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 2 198 | 152 | |
| 767300 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 2 198 | 172 | |
| 767300 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 215 | |
| 767300 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 235 | |
| 767300 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 1 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767300 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 1 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767300 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 2 112 | 155 | |
| 767300 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 2 112 | 175 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767300 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 218 | |
| 767300 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 238 | |
| 767300 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 2 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767300 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 2 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767300 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 2 029 | 158 | |
| 767300 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 2 029 | 178 | |
| 767300 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 221 | |
| 767300 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 241 | |
| 767300 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 3 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767300 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 3 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767300 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767300 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 895 | 163 | |
| 767300 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 895 | 183 | |
| 767300 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 225 | |
| 767300 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 245 | |
| 767300 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 4 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767300 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 4 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767300 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 744 | 169 | |
| 767300 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 744 | 189 | |
| 767300 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 231 | |
| 767300 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 251 | |
| 767300 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767300 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 602 | 175 | |
| 767300 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 602 | 195 | |
| 767300 | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 237 | |
| 767300 | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 257 | |
| 767300 | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767300 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 542 | 178 | |
| 767300 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 542 | 198 | |
| 767300 | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 240 | |
| 767300 | DEFAULT | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 260 | |
| 767300 | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767300 | DEFAULT | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767400 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 1 695,3 | 215,4 | |
| 767400 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 2 123,3 | 250 | |
| 767400 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 500 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 1 648,7 | 217,9 | |
| 767400 | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 2 040,6 | 250 | |
| 767400 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 500 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 1 584,9 | 220,5 | |
| 767400 | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 953,3 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767400 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 500 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 1 482,5 | 225,1 | |
| 767400 | DEFAULT | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 821,8 | 250 | |
| 767400 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 500 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 1 360,1 | 230,5 | |
| 767400 | DEFAULT | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 661,5 | 250 | |
| 767400 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 500 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767400 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 1 246,4 | 236 | |
| 767400 | DEFAULT | 6 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 508 | 250 | |
| 767400 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 500 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 1 091,3 | 244,3 | |
| 767400 | DEFAULT | 7 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 303,8 | 250 | |
| 767400 | DEFAULT | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 500 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_20_U | 3 000 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05A | | 1 659,9 | 215,1 | |
| 767400 | ICAO_A | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 4 616 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767400 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 2 098,5 | 250 | |
| 767400 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_20_U | 3 000 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05A | | 1 600 | 217,6 | |
| 767400 | ICAO_A | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 4 536 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 2 008 | 250 | |
| 767400 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_20_U | 3 000 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05B | | 1 536,2 | 220,4 | |
| 767400 | ICAO_A | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 4 454 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 935,8 | 250 | |
| 767400 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767400 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_20_U | 3 000 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05B | | 1 434,4 | 224,8 | |
| 767400 | ICAO_A | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 4 323 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 796,6 | 250 | |
| 767400 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_20_U | 3 000 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05B | | 1 318,8 | 230,2 | |
| 767400 | ICAO_A | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 4 173 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 640 | 250 | |
| 767400 | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767400 | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_20_U | 3 000 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05B | | 1 258,5 | 250 | |
| 767400 | ICAO_A | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | ICAO_A | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 7 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_20_U | 3 000 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05B | | 1 073 | 250 | |
| 767400 | ICAO_A | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | ICAO_A | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05_U | | 2 330,5 | 215,3 | |
| 767400 | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00_U | 3 491 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 2 147 | 250 | |
| 767400 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767400 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05_U | | 2 267,2 | 217,9 | |
| 767400 | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00_U | 3 393 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 2 080,9 | 250 | |
| 767400 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05_U | | 2 183,7 | 220,6 | |
| 767400 | ICAO_B | 3 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00_U | 3 292 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 975,7 | 250 | |
| 767400 | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767400 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05_U | | 2 054,4 | 225 | |
| 767400 | ICAO_B | 4 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00_U | 3 128 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 850,9 | 250 | |
| 767400 | ICAO_B | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05_U | | 1 908,2 | 230,4 | |
| 767400 | ICAO_B | 5 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00_U | 2 944 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 653,1 | 250 | |
| 767400 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05_U | | 1 771,1 | 236 | |
| 767400 | ICAO_B | 6 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00_U | 2 766 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767400 | ICAO_B | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 521,4 | 250 | |
| 767400 | ICAO_B | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 767400 | ICAO_B | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05_U | | 1 560,3 | 239,8 | |
| 767400 | ICAO_B | 7 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00_U | 2 111 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_00_U | | 1 840 | 244,3 | |
| 767400 | ICAO_B | 7 | 6 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00_U | 2 523 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 7 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 303,8 | 250 | |
| 767400 | ICAO_B | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 767400 | ICAO_B | 7 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 913 | 144 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 913 | 164 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 000 | 204 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767CF6 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 224 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 1 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 1 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 840 | 147 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 840 | 167 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 000 | 206 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 226 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 2 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 2 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 769 | 150 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767CF6 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 769 | 170 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 000 | 209 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 229 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 3 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 3 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 656 | 155 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 656 | 175 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 000 | 214 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 234 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 4 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 4 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767CF6 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 529 | 160 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 529 | 180 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 000 | 219 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 239 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 5 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 5 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 407 | 166 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 407 | 186 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 000 | 225 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 245 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 6 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767CF6 | DEFAULT | 6 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 345 | 169 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 345 | 189 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 000 | 228 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 248 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 7 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767CF6 | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767CF6 | DEFAULT | 7 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 879 | 145 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 879 | 165 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 000 | 204 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 224 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 1 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767JT9 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 1 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 807 | 148 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 807 | 168 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 000 | 207 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 227 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 2 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 2 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 738 | 150 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 738 | 170 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 000 | 210 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 230 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767JT9 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 3 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 3 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 626 | 155 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 626 | 175 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 000 | 214 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 234 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 4 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 4 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 499 | 161 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 499 | 181 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767JT9 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 000 | 220 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 240 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 5 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 5 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 379 | 167 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 379 | 187 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 000 | 226 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 246 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 6 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 6 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 767JT9 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 328 | 170 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 328 | 190 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 000 | 228 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 248 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 7 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| 767JT9 | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| 767JT9 | DEFAULT | 7 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 089 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 583,4 | 205,9 | |
| 777200 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 744,7 | 213,7 | |
| 777200 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 856,6 | 250 | |
| 777200 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 057 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777200 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 526,8 | 206,6 | |
| 777200 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 681 | 215,6 | |
| 777200 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 791,2 | 250 | |
| 777200 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 022 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 468,5 | 207,3 | |
| 777200 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 618,3 | 217,7 | |
| 777200 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 725,7 | 250 | |
| 777200 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 363,3 | 208,9 | |
| 777200 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 510,5 | 221,7 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777200 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 601,3 | 250 | |
| 777200 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 247,5 | 211 | |
| 777200 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 389,1 | 225,5 | |
| 777200 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 467,1 | 250 | |
| 777200 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. Stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. Stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 136,7 | 213,4 | |
| 777200 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 275 | 231,5 | |
| 777200 | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 337,6 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777200 | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 032,4 | 216,2 | |
| 777200 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 147 | 228,5 | |
| 777200 | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 189,4 | 236,6 | |
| 777200 | DEFAULT | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 7 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 215,6 | 250 | |
| 777200 | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | DEFAULT | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 8 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 931,9 | 219,4 | |
| 777200 | DEFAULT | 8 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00H | | 1 033,1 | 232,5 | |
| 777200 | DEFAULT | 8 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00H | | 1 088,7 | 242 | |
| 777200 | DEFAULT | 8 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 3 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 8 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00H | | 1 101,5 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777200 | DEFAULT | 8 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 8 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 8 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 9 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | DEFAULT | 9 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 9 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 874,9 | 221,7 | |
| 777200 | DEFAULT | 9 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00H | | 969,4 | 235,4 | |
| 777200 | DEFAULT | 9 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00H | | 1 020,2 | 245,6 | |
| 777200 | DEFAULT | 9 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 3 000 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 9 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00H | | 1 031,1 | 250 | |
| 777200 | DEFAULT | 9 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 9 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 777200 | DEFAULT | 9 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05A | | 1 504 | 203,3 | |
| 777200 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 700 | 213,4 | |
| 777200 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 856,1 | 250 | |
| 777200 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777200 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05A | | 1 451,9 | 204 | |
| 777200 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 633,4 | 215,4 | |
| 777200 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 789,9 | 250 | |
| 777200 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05A | | 1 395,1 | 204,9 | |
| 777200 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 575 | 217,3 | |
| 777200 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 719,4 | 250 | |
| 777200 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777200 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05A | | 1 295,2 | 206,6 | |
| 777200 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 477,7 | 221,3 | |
| 777200 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 592,4 | 250 | |
| 777200 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05A | | 1 182,6 | 208,8 | |
| 777200 | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 346,3 | 222,1 | |
| 777200 | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 451,1 | 250 | |
| 777200 | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777200 | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 1 075,6 | 211,4 | |
| 777200 | ICAO_A | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 217,4 | 223,4 | |
| 777200 | ICAO_A | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 316,4 | 250 | |
| 777200 | ICAO_A | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_A | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 7 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 973,3 | 214,3 | |
| 777200 | ICAO_A | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 1 104,3 | 227,2 | |
| 777200 | ICAO_A | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 188,2 | 250 | |
| 777200 | ICAO_A | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_A | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05CH | 1 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 8 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_01 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 8 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 877,9 | 217,6 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777200 | ICAO_A | 8 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 997,4 | 231,4 | |
| 777200 | ICAO_A | 8 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00H | | 1 071,6 | 250 | |
| 777200 | ICAO_A | 8 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 8 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 8 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 9 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_A | 9 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05CH | 1 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 9 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_05 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 9 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05 | | 820,9 | 220 | |
| 777200 | ICAO_A | 9 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_01 | | 930,3 | 234,3 | |
| 777200 | ICAO_A | 9 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00H | | 1 000 | 250 | |
| 777200 | ICAO_A | 9 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00H | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 9 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_A | 9 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 089 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05A | | 2 183,5 | 193,8 | |
| 777200 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 783,1 | 213,6 | |
| 777200 | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 857,4 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777200 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 057 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05A | | 2 121,3 | 195,8 | |
| 777200 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 722,3 | 215,5 | |
| 777200 | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 789,8 | 250 | |
| 777200 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 022 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05A | | 2 059,4 | 197,9 | |
| 777200 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 664,2 | 217,6 | |
| 777200 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 723 | 250 | |
| 777200 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777200 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05A | | 1 940,1 | 201,8 | |
| 777200 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 555,7 | 221,6 | |
| 777200 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 602,1 | 250 | |
| 777200 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05A | | 1 809,2 | 206,7 | |
| 777200 | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 431,6 | 226,5 | |
| 777200 | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 466,4 | 250 | |
| 777200 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777200 | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05A | | 1 683,9 | 211,6 | |
| 777200 | ICAO_B | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 315,7 | 231,4 | |
| 777200 | ICAO_B | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 337,6 | 250 | |
| 777200 | ICAO_B | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_B | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05A | | 1 562,2 | 216,6 | |
| 777200 | ICAO_B | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 197,4 | 236,5 | |
| 777200 | ICAO_B | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 214,8 | 250 | |
| 777200 | ICAO_B | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_B | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 8 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05A | | 1 450,3 | 222,2 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777200 | ICAO_B | 8 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 090,6 | 241,9 | |
| 777200 | ICAO_B | 8 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 8 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 101,5 | 250 | |
| 777200 | ICAO_B | 8 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 8 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 8 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 9 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05 | | | | |
| 777200 | ICAO_B | 9 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_05C | 1 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 9 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05A | | 1 381,9 | 225,8 | |
| 777200 | ICAO_B | 9 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_01 | | 1 025,7 | 245,6 | |
| 777200 | ICAO_B | 9 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 3 000 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 9 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00 | | 1 031,1 | 250 | |
| 777200 | ICAO_B | 9 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 5 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 9 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 7 500 | | | |
| 777200 | ICAO_B | 9 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00 | 10 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 068 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 1 471,6 | 215,4 | |
| 777300 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 779,1 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777300 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 064 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 1 418 | 217,8 | |
| 777300 | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 713,9 | 250 | |
| 777300 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 062 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 1 368 | 220,3 | |
| 777300 | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 638,9 | 250 | |
| 777300 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777300 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 058 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 1 279 | 224,3 | |
| 777300 | DEFAULT | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 519,4 | 250 | |
| 777300 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 053 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 1 179,2 | 229,4 | |
| 777300 | DEFAULT | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 392,1 | 250 | |
| 777300 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 049 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 1 082,8 | 234,4 | |
| 777300 | DEFAULT | 6 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 260 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777300 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 042 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 911,6 | 243,4 | |
| 777300 | DEFAULT | 7 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 060,3 | 250 | |
| 777300 | DEFAULT | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 565 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_20_U | 3 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 1 420,7 | 215,2 | |
| 777300 | ICAO_A | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 4 117 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 762,5 | 250 | |
| 777300 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777300 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 563 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_20_U | 3 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 1 372,5 | 217,6 | |
| 777300 | ICAO_A | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 4 014 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 691,8 | 250 | |
| 777300 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 561 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_20_U | 3 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_05_U | | 1 320,6 | 220 | |
| 777300 | ICAO_A | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 4 041 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 616 | 250 | |
| 777300 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 557 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777300 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_20_U | 3 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 320,5 | 250 | |
| 777300 | ICAO_A | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_05_U | | | | |
| 777300 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 553 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_20_U | 3 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 199,1 | 250 | |
| 777300 | ICAO_A | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 553 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_20_U | 3 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 083,7 | 250 | |
| 777300 | ICAO_A | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777300 | ICAO_A | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 553 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 7 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_20_U | 3 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 889 | 250 | |
| 777300 | ICAO_A | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | ICAO_A | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05_U | | 2 149,6 | 215,4 | |
| 777300 | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00_U | 3 416 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 800 | 250 | |
| 777300 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05_U | | 2 086,3 | 217,9 | |
| 777300 | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00_U | 3 205 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 772,6 | 250 | |
| 777300 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777300 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05_U | | 2 020,6 | 220,3 | |
| 777300 | ICAO_B | 3 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00_U | 3 076 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 708,6 | 250 | |
| 777300 | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05_U | | 1 895,3 | 226,3 | |
| 777300 | ICAO_B | 4 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00_U | 2 894 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 525,8 | 250 | |
| 777300 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777300 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05_U | | 1 768,6 | 229,4 | |
| 777300 | ICAO_B | 5 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00_U | 2 679 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 387,7 | 250 | |
| 777300 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05_U | | 1 639,4 | 235,5 | |
| 777300 | ICAO_B | 6 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00_U | 2 402 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 271,6 | 250 | |
| 777300 | ICAO_B | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_20_U | | | | |
| 777300 | ICAO_B | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_20_U | 1 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_05_U | | 1 491 | 244,4 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 777300 | ICAO_B | 7 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T_00_U | 2 216 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 3 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_00_U | | 1 271,6 | 250 | |
| 777300 | ICAO_B | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 5 000 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 7 500 | | | |
| 777300 | ICAO_B | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_00_U | 10 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 434 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 1 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 200 | 55 |
| 7773ER | DEFAULT | 1 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 223 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 1 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 434 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 2 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 200 | 55 |
| 7773ER | DEFAULT | 2 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 225 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 2 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7773ER | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 355 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 3 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 204 | 55 |
| 7773ER | DEFAULT | 3 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 228 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 3 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 289 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 4 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 205 | 55 |
| 7773ER | DEFAULT | 4 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 230 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 4 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 214 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 5 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 210 | 55 |
| 7773ER | DEFAULT | 5 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 235 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 5 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7773ER | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 142 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 6 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 215 | 55 |
| 7773ER | DEFAULT | 6 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 240 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 6 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 067 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 7 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 222 | 55 |
| 7773ER | DEFAULT | 7 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 248 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 7 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 8 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 222 | 55 |
| 7773ER | DEFAULT | 8 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 255 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 8 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7773ER | DEFAULT | 8 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 256 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 8 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 9 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 9 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 9 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 226 | 55 |
| 7773ER | DEFAULT | 9 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 261 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 9 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7773ER | DEFAULT | 9 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 261,1 | 50 |
| 7773ER | DEFAULT | 9 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 1 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 210 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 1 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 220 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_1 | 4 400 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 1 | 7 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7773ER | ICAO_A | 2 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 220 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 2 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 230 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_1 | 4 300 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 2 | 7 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 3 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 220 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 3 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 230 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_1 | 4 200 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 3 | 7 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 4 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 220 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 4 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 230 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_1 | 4 100 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 4 | 7 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7773ER | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 5 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 220 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 5 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 230 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 5 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 6 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 220 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 6 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 230 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 6 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | ICAO_A | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 7 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 7 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 220 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 7 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 230 | 55 |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7773ER | ICAO_A | 7 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | ICAO_A | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 8 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 8 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 220 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 8 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 230 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 8 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 255 | 50 |
| 7773ER | ICAO_A | 8 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 9 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 9 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 9 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_A | 9 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 230 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 9 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 240 | 55 |
| 7773ER | ICAO_A | 9 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 260 | 50 |
| 7773ER | ICAO_A | 9 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 434 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 1 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 223 | 55 |
| 7773ER | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 3 564 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7773ER | ICAO_B | 1 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 240 | 50 |
| 7773ER | ICAO_B | 1 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 396 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 2 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 225 | 55 |
| 7773ER | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 3 442 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 2 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 240 | 50 |
| 7773ER | ICAO_B | 2 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 355 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 3 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 228 | 55 |
| 7773ER | ICAO_B | 3 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 3 314 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 3 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 240 | 50 |
| 7773ER | ICAO_B | 3 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 289 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 4 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 231 | 55 |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7773ER | ICAO_B | 4 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 3 104 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 4 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 240 | 50 |
| 7773ER | ICAO_B | 4 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 214 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 5 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 236 | 55 |
| 7773ER | ICAO_B | 5 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 3 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 5 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 245 | 50 |
| 7773ER | ICAO_B | 5 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 138 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 6 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 241 | 55 |
| 7773ER | ICAO_B | 6 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 3 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 6 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7773ER | ICAO_B | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 067 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 7 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 249 | 55 |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7773ER | ICAO_B | 7 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 2 451 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 7 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 250 | 55 |
| 7773ER | ICAO_B | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 8 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 257 | 55 |
| 7773ER | ICAO_B | 8 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 2 280 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 8 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 257 | 55 |
| 7773ER | ICAO_B | 8 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 8 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 9 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 9 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 9 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 261 | 55 |
| 7773ER | ICAO_B | 9 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 2 180 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 9 | 5 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 262 | 55 |
| 7773ER | ICAO_B | 9 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7773ER | ICAO_B | 9 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7878R | DEFAULT | 1 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 214 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 1 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 225 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 1 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 2 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 214 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 2 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 222 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 2 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 3 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 215 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 3 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 230 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 3 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7878R | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 4 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 215 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 4 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 228 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 4 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 5 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 218 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 5 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 235 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 5 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 6 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 220 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 6 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 238 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 6 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7878R | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 7 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 224 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 7 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 243 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 7 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | DEFAULT | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 8 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 226 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 8 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 246 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 8 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 8 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | DEFAULT | 8 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 9 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | DEFAULT | 9 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 9 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 230 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 9 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_1 | | | 245 | 55 |
| 7878R | DEFAULT | 9 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | DEFAULT | 9 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7878R | DEFAULT | 9 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 1 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 220 | 55 |
| 7878R | ICAO_A | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_1 | 4 500 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 1 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 2 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 220 | 55 |
| 7878R | ICAO_A | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_1 | 4 400 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 2 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 3 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 220 | 55 |
| 7878R | ICAO_A | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_1 | 4 400 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7878R | ICAO_A | 3 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 4 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 220 | 55 |
| 7878R | ICAO_A | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_1 | 4 300 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 4 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 5 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 224 | 55 |
| 7878R | ICAO_A | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_1 | 4 200 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 5 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 6 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 226 | 55 |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7878R | ICAO_A | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_1 | 4 100 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 6 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_A | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_A | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 7 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 7 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 232 | 55 |
| 7878R | ICAO_A | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_1 | 4 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 7 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_A | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_A | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 8 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 8 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 232 | 55 |
| 7878R | ICAO_A | 8 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_1 | 4 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 8 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_A | 8 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 9 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_A | 9 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 500 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 9 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_5 | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7878R | ICAO_A | 9 | 4 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_5 | | | 235 | 55 |
| 7878R | ICAO_A | 9 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_1 | 4 000 | | | |
| 7878R | ICAO_A | 9 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_A | 9 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 1 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 220 | 55 |
| 7878R | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 2 700 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 1 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 2 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 220 | 55 |
| 7878R | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 2 700 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 2 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7878R | ICAO_B | 3 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 220 | 55 |
| 7878R | ICAO_B | 3 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 2 700 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 3 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 4 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 225 | 55 |
| 7878R | ICAO_B | 4 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 2 600 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 4 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 5 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 230 | 55 |
| 7878R | ICAO_B | 5 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 2 500 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 5 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7878R | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 6 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 230 | 55 |
| 7878R | ICAO_B | 6 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 2 400 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 6 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_B | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_B | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 7 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 235 | 55 |
| 7878R | ICAO_B | 7 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 2 200 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 7 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_B | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_B | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 8 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 240 | 55 |
| 7878R | ICAO_B | 8 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 2 100 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 8 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 8 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_B | 8 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| 7878R | ICAO_B | 9 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAP_5 | | | | |
| 7878R | ICAO_B | 9 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_5 | 1 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 9 | 3 | Percento zrýchľovania | Max. vzlet | FLAP_5 | | | 245 | 55 |
| 7878R | ICAO_B | 9 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | FLAP_1 | 2 100 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 9 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 3 000 | | | |
| 7878R | ICAO_B | 9 | 6 | Percento zrýchľovania | Max. stúpanie | FLAP_0 | | | 250 | 50 |
| 7878R | ICAO_B | 9 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | FLAP_0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 419,5 | 185,3 | |
| A300-622R | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 275 | 250 | |
| A300-622R | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 361,3 | 189,3 | |
| A300-622R | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 216,8 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A300-622R | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 303,7 | 193,2 | |
| A300-622R | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 159,4 | 250 | |
| A300-622R | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 210,4 | 200,1 | |
| A300-622R | DEFAULT | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 065,5 | 250 | |
| A300-622R | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A300-622R | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 099,6 | 209,1 | |
| A300-622R | DEFAULT | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 953,9 | 250 | |
| A300-622R | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 015,3 | 216,4 | |
| A300-622R | DEFAULT | 6 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 870,9 | 250 | |
| A300-622R | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1500 | 3 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1500 | | 979,6 | 185,2 | |
| A300-622R | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 107,6 | 204,5 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A300-622R | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 303,7 | 250 | |
| A300-622R | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1500 | 3 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1500 | | 935 | 189,1 | |
| A300-622R | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 059,7 | 207,3 | |
| A300-622R | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 241,6 | 250 | |
| A300-622R | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1500 | 3 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1500 | | 890,5 | 193,1 | |
| A300-622R | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 012,1 | 210,1 | |
| A300-622R | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 180,8 | 250 | |
| A300-622R | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A300-622R | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1500 | 3 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1500 | | 817,4 | 200 | |
| A300-622R | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 933,4 | 215,2 | |
| A300-622R | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 081,4 | 250 | |
| A300-622R | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1500 | 3 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1500 | | 729 | 208,9 | |
| A300-622R | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 839,1 | 222,1 | |
| A300-622R | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 963,8 | 250 | |
| A300-622R | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A300-622R | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1500 | 3 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1500 | | 660,6 | 216,3 | |
| A300-622R | ICAO_A | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 765,7 | 227,9 | |
| A300-622R | ICAO_A | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 876,5 | 250 | |
| A300-622R | ICAO_A | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_A | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 419,5 | 185,3 | |
| A300-622R | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 275 | 250 | |
| A300-622R | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 361,3 | 189,3 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A300-622R | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 216,8 | 250 | |
| A300-622R | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 303,7 | 193,2 | |
| A300-622R | ICAO_B | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 159,4 | 250 | |
| A300-622R | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 210,4 | 200,1 | |
| A300-622R | ICAO_B | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 065,5 | 250 | |
| A300-622R | ICAO_B | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A300-622R | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 099,6 | 209,1 | |
| A300-622R | ICAO_B | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 953,9 | 250 | |
| A300-622R | ICAO_B | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 015,3 | 216,4 | |
| A300-622R | ICAO_B | 6 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 870,9 | 250 | |
| A300-622R | ICAO_B | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A300-622R | ICAO_B | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 8 | | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 8 | 1 000 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 8 | | 2 440 | 169 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A300B4-203 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 830 | 189 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 209 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 8 | | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 8 | 1 000 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 8 | | 2 268 | 174 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 701 | 194 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 214 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 8 | | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 8 | 1 000 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 8 | | 2 137 | 178 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A300B4-203 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 603 | 198 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 218 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 8 | | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 8 | 1 000 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 8 | | 1 912 | 186 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 434 | 206 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 226 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 8 | | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 8 | 1 000 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 8 | | 1 688 | 194 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A300B4-203 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 266 | 214 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 234 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A300B4-203 | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 475,7 | 179,5 | |
| A310-304 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 454,9 | 250 | |
| A310-304 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 415,7 | 183 | |
| A310-304 | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 392,7 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A310-304 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 357 | 186,6 | |
| A310-304 | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 332,3 | 250 | |
| A310-304 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 262,8 | 192,8 | |
| A310-304 | DEFAULT | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 234,1 | 250 | |
| A310-304 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A310-304 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 151,8 | 200,9 | |
| A310-304 | DEFAULT | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 117,9 | 250 | |
| A310-304 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 990,5 | 214,3 | |
| A310-304 | DEFAULT | 6 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 944,8 | 250 | |
| A310-304 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1500 | 3 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1500 | | 1 167,6 | 179,4 | |
| A310-304 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 273,6 | 200,4 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A310-304 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 496,6 | 250 | |
| A310-304 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1500 | 3 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1500 | | 1 115,8 | 182,9 | |
| A310-304 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 222,3 | 202,8 | |
| A310-304 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 430,5 | 250 | |
| A310-304 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1500 | 3 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1500 | | 1 065,4 | 186,5 | |
| A310-304 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 172,6 | 205,3 | |
| A310-304 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 366,6 | 250 | |
| A310-304 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A310-304 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1500 | 3 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1500 | | 984,3 | 192,7 | |
| A310-304 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 091,4 | 209,7 | |
| A310-304 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 262,9 | 250 | |
| A310-304 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1500 | 3 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1500 | | 888,4 | 200,8 | |
| A310-304 | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 994,5 | 215,7 | |
| A310-304 | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 140,7 | 250 | |
| A310-304 | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A310-304 | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1500 | 3 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1500 | | 747,4 | 214,2 | |
| A310-304 | ICAO_A | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 848,6 | 226,2 | |
| A310-304 | ICAO_A | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 959,5 | 250 | |
| A310-304 | ICAO_A | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_A | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 475,7 | 179,5 | |
| A310-304 | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 454,9 | 250 | |
| A310-304 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 415,7 | 183 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A310-304 | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 392,7 | 250 | |
| A310-304 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 357 | 186,6 | |
| A310-304 | ICAO_B | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 332,3 | 250 | |
| A310-304 | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 262,8 | 192,8 | |
| A310-304 | ICAO_B | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 234,1 | 250 | |
| A310-304 | ICAO_B | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A310-304 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 1 151,8 | 200,9 | |
| A310-304 | ICAO_B | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 1 117,9 | 250 | |
| A310-304 | ICAO_B | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1500 | | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1500 | 1 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1500 | | 990,5 | 214,3 | |
| A310-304 | ICAO_B | 6 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 3 000 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0 | | 944,8 | 250 | |
| A310-304 | ICAO_B | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 5 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 7 500 | | | |
| A310-304 | ICAO_B | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0 | 10 000 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 042,6 | 181,6 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A319-131 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 177,5 | 200,7 | |
| A319-131 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 320,8 | 250 | |
| A319-131 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 997,1 | 185,3 | |
| A319-131 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 128,9 | 203,3 | |
| A319-131 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 264 | 250 | |
| A319-131 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 952,7 | 189 | |
| A319-131 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 081 | 206 | |
| A319-131 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A319-131 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 208,7 | 250 | |
| A319-131 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 880,8 | 195,6 | |
| A319-131 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 001,7 | 210,8 | |
| A319-131 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 119,6 | 250 | |
| A319-131 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 5 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 735,2 | 169,7 | |
| A319-131 | DEFAULT | 5 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 793,4 | 208,8 | |
| A319-131 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 860 | 221,2 | |
| A319-131 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 964,2 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A319-131 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A319-131 | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 822,7 | 181,4 | |
| A319-131 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 972,3 | 196,5 | |
| A319-131 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 162,8 | 223,8 | |
| A319-131 | ICAO_A | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 374,2 | 250 | |
| A319-131 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 786,5 | 185,2 | |
| A319-131 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 935,4 | 199,4 | |
| A319-131 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 115,9 | 225,3 | |
| A319-131 | ICAO_A | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 312,1 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A319-131 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 751,1 | 188,9 | |
| A319-131 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 899,4 | 202,4 | |
| A319-131 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 070,2 | 226,9 | |
| A319-131 | ICAO_A | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 252 | 250 | |
| A319-131 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 693,7 | 195,4 | |
| A319-131 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 840,2 | 207,6 | |
| A319-131 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 996,8 | 230 | |
| A319-131 | ICAO_A | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 155,3 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A319-131 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 5 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 735,2 | 169,7 | |
| A319-131 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 637,2 | 208,7 | |
| A319-131 | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 733,4 | 218,7 | |
| A319-131 | ICAO_A | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 869,2 | 237,4 | |
| A319-131 | ICAO_A | 5 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 987,8 | 250 | |
| A319-131 | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_A | 5 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 042,6 | 181,6 | |
| A319-131 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 177,5 | 200,7 | |
| A319-131 | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 320,8 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A319-131 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 997,1 | 185,3 | |
| A319-131 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 128,9 | 203,3 | |
| A319-131 | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 264 | 250 | |
| A319-131 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 952,7 | 189 | |
| A319-131 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 081 | 206 | |
| A319-131 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 208,7 | 250 | |
| A319-131 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A319-131 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 880,8 | 195,6 | |
| A319-131 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 001,7 | 210,8 | |
| A319-131 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 119,6 | 250 | |
| A319-131 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 5 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 735,2 | 169,7 | |
| A319-131 | ICAO_B | 5 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 793,4 | 208,8 | |
| A319-131 | ICAO_B | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 860 | 221,2 | |
| A319-131 | ICAO_B | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 964,2 | 250 | |
| A319-131 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A319-131 | ICAO_B | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A320-211 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 150,5 | 186,2 | |
| A320-211 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 300,7 | 208,1 | |
| A320-211 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 230,7 | 250 | |
| A320-211 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 098,5 | 190,2 | |
| A320-211 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 243,7 | 210,7 | |
| A320-211 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 171 | 250 | |
| A320-211 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A320-211 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 049,6 | 194,3 | |
| A320-211 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 189,2 | 213,5 | |
| A320-211 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 113,9 | 250 | |
| A320-211 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 972,6 | 201,4 | |
| A320-211 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 101 | 218,7 | |
| A320-211 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 021 | 250 | |
| A320-211 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 933,1 | 205,1 | |
| A320-211 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 056 | 221,4 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A320-211 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 973,2 | 250 | |
| A320-211 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-211 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 812,1 | 186,1 | |
| A320-211 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 933,5 | 201,2 | |
| A320-211 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 119,7 | 228,2 | |
| A320-211 | ICAO_A | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 240,5 | 250 | |
| A320-211 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 769,5 | 190,1 | |
| A320-211 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 899,8 | 204,3 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A320-211 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 069,9 | 229,9 | |
| A320-211 | ICAO_A | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 176,4 | 250 | |
| A320-211 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 730,3 | 194,1 | |
| A320-211 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 868 | 207,6 | |
| A320-211 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 021,8 | 231,7 | |
| A320-211 | ICAO_A | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 115,4 | 250 | |
| A320-211 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 670,3 | 201,2 | |
| A320-211 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 816,4 | 213,5 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A320-211 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 942 | 235,2 | |
| A320-211 | ICAO_A | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 017,5 | 250 | |
| A320-211 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 640,5 | 205 | |
| A320-211 | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 789,5 | 216,6 | |
| A320-211 | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 899,5 | 237,1 | |
| A320-211 | ICAO_A | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 968,2 | 250 | |
| A320-211 | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_A | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 150,5 | 186,2 | |
| A320-211 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 300,7 | 208,1 | |
| A320-211 | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A320-211 | ICAO_B | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 230,7 | 250 | |
| A320-211 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 098,5 | 190,2 | |
| A320-211 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 243,7 | 210,7 | |
| A320-211 | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 171 | 250 | |
| A320-211 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 049,6 | 194,3 | |
| A320-211 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 189,2 | 213,5 | |
| A320-211 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 113,9 | 250 | |
| A320-211 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A320-211 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 972,6 | 201,4 | |
| A320-211 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 101 | 218,7 | |
| A320-211 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 021 | 250 | |
| A320-211 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 933,1 | 205,1 | |
| A320-211 | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 056 | 221,4 | |
| A320-211 | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 973,2 | 250 | |
| A320-211 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-211 | ICAO_B | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A320-232 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 219,6 | 185,5 | |
| A320-232 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 372,6 | 208,6 | |
| A320-232 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 192,1 | 250 | |
| A320-232 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 167,9 | 189,3 | |
| A320-232 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 315,7 | 211 | |
| A320-232 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 137,4 | 250 | |
| A320-232 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A320-232 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 118,6 | 193,2 | |
| A320-232 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 260,6 | 213,6 | |
| A320-232 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 085,2 | 250 | |
| A320-232 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 040,6 | 199,9 | |
| A320-232 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 170,7 | 218,4 | |
| A320-232 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 001,5 | 250 | |
| A320-232 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 921,9 | 210,9 | |
| A320-232 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 033,9 | 226,5 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A320-232 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 876,3 | 250 | |
| A320-232 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-232 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 776,1 | 185,4 | |
| A320-232 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 906,7 | 200,1 | |
| A320-232 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 062 | 226 | |
| A320-232 | ICAO_A | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 218,7 | 250 | |
| A320-232 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 739,7 | 189,1 | |
| A320-232 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 870 | 203 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A320-232 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 015,7 | 227,5 | |
| A320-232 | ICAO_A | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 160,7 | 250 | |
| A320-232 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 705 | 193 | |
| A320-232 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 834,6 | 206,1 | |
| A320-232 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 971,6 | 229,2 | |
| A320-232 | ICAO_A | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 105,4 | 250 | |
| A320-232 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 650,5 | 199,8 | |
| A320-232 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 776,9 | 211,6 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stôp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A320-232 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 901,1 | 232,6 | |
| A320-232 | ICAO_A | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 016,8 | 250 | |
| A320-232 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 568,3 | 210,7 | |
| A320-232 | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 687,3 | 220,6 | |
| A320-232 | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 794,5 | 238,5 | |
| A320-232 | ICAO_A | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 884,4 | 250 | |
| A320-232 | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_A | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 219,6 | 185,5 | |
| A320-232 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 372,6 | 208,6 | |
| A320-232 | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A320-232 | ICAO_B | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 192,1 | 250 | |
| A320-232 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 167,9 | 189,3 | |
| A320-232 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 315,7 | 211 | |
| A320-232 | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 137,4 | 250 | |
| A320-232 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 118,6 | 193,2 | |
| A320-232 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 260,6 | 213,6 | |
| A320-232 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 085,2 | 250 | |
| A320-232 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Typ kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (stóp/min.) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (kt) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|-----------|-----------------|-----------|--|-------------------------------|---|---------------------------|
| A320-232 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

Tabuľka I-4 (časť 3)

Štandardné procedurálne kroky pri vzlete

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A320-232 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 040,6 | 199,9 | |
| A320-232 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 170,7 | 218,4 | |
| A320-232 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 001,5 | 250 | |
| A320-232 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 921,9 | 210,9 | |
| A320-232 | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 033,9 | 226,5 | |
| A320-232 | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 876,3 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A320-232 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A320-232 | ICAO_B | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 235,6 | 195 | |
| A321-232 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 376 | 219,7 | |
| A321-232 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 127,8 | 250 | |
| A321-232 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 180,9 | 199 | |
| A321-232 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 316,8 | 222,2 | |
| A321-232 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 070,3 | 250 | |
| A321-232 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A321-232 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 127,9 | 203 | |
| A321-232 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 259,2 | 224,8 | |
| A321-232 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 015,1 | 250 | |
| A321-232 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 039 | 209 | |
| A321-232 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 161,6 | 228,6 | |
| A321-232 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 923,7 | 250 | |
| A321-232 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A321-232 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 889,6 | 210 | |
| A321-232 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 969,1 | 226,5 | |
| A321-232 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 752,3 | 250 | |
| A321-232 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A321-232 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 819,7 | 194,9 | |
| A321-232 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 920,7 | 210,8 | |
| A321-232 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 039,9 | 234,6 | |
| A321-232 | ICAO_A | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 125,4 | 250 | |
| A321-232 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A321-232 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 778,4 | 198,9 | |
| A321-232 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 874,3 | 213,7 | |
| A321-232 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 987,1 | 236,1 | |
| A321-232 | ICAO_A | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 066,3 | 250 | |
| A321-232 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 737,9 | 202,9 | |
| A321-232 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 829,1 | 216,7 | |
| A321-232 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 936,1 | 237,7 | |
| A321-232 | ICAO_A | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 009,5 | 250 | |
| A321-232 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A321-232 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 670,5 | 209,9 | |
| A321-232 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 754,2 | 222,1 | |
| A321-232 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 852,9 | 240,9 | |
| A321-232 | ICAO_A | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 917,2 | 250 | |
| A321-232 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 551,5 | 210 | |
| A321-232 | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 604,9 | 219,9 | |
| A321-232 | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 685,2 | 235,3 | |
| A321-232 | ICAO_A | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 749,8 | 250 | |
| A321-232 | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_A | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A321-232 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 235,6 | 195 | |
| A321-232 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 376 | 219,7 | |
| A321-232 | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 127,8 | 250 | |
| A321-232 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 180,9 | 199 | |
| A321-232 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 316,8 | 222,2 | |
| A321-232 | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 070,3 | 250 | |
| A321-232 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 127,9 | 203 | |
| A321-232 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 259,2 | 224,8 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A321-232 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 015,1 | 250 | |
| A321-232 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 039 | 209 | |
| A321-232 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 161,6 | 228,6 | |
| A321-232 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 923,7 | 250 | |
| A321-232 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 889,6 | 210 | |
| A321-232 | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 969,1 | 226,5 | |
| A321-232 | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 752,3 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A321-232 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A321-232 | ICAO_B | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 160,6 | 170,7 | |
| A330-301 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 267,7 | 207,4 | |
| A330-301 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 218,2 | 250 | |
| A330-301 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 121,7 | 173,4 | |
| A330-301 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 228,7 | 208,6 | |
| A330-301 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 176 | 250 | |
| A330-301 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-301 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 083,6 | 176,1 | |
| A330-301 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 190,2 | 209,8 | |
| A330-301 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 134,5 | 250 | |
| A330-301 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 022,6 | 180,8 | |
| A330-301 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 126,6 | 212,1 | |
| A330-301 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 066,4 | 250 | |
| A330-301 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-301 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 951,6 | 186,7 | |
| A330-301 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 051,7 | 215,3 | |
| A330-301 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 986,6 | 250 | |
| A330-301 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 883,9 | 193 | |
| A330-301 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 978,1 | 218,9 | |
| A330-301 | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 908,7 | 250 | |
| A330-301 | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 864,2 | 195 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-301 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 956,5 | 220,1 | |
| A330-301 | DEFAULT | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 885,7 | 250 | |
| A330-301 | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 722,8 | 170,7 | |
| A330-301 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 783,9 | 193 | |
| A330-301 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 965 | 210,2 | |
| A330-301 | ICAO_A | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 210,9 | 250 | |
| A330-301 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 694,4 | 173,3 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-301 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 758,4 | 194,7 | |
| A330-301 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 938 | 211,3 | |
| A330-301 | ICAO_A | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 168,1 | 250 | |
| A330-301 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 668,3 | 176 | |
| A330-301 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 734,4 | 196,4 | |
| A330-301 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 911,9 | 212,4 | |
| A330-301 | ICAO_A | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 126,3 | 250 | |
| A330-301 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 622 | 180,8 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-301 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 698,3 | 199,8 | |
| A330-301 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 871,8 | 214,9 | |
| A330-301 | ICAO_A | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 057,8 | 250 | |
| A330-301 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 569,3 | 186,8 | |
| A330-301 | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 663,1 | 204,4 | |
| A330-301 | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 827,1 | 218,4 | |
| A330-301 | ICAO_A | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 977,1 | 250 | |
| A330-301 | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 519,8 | 193 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-301 | ICAO_A | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 634,2 | 209,3 | |
| A330-301 | ICAO_A | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 781 | 222,2 | |
| A330-301 | ICAO_A | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 898,1 | 250 | |
| A330-301 | ICAO_A | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 7 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 506,2 | 194,9 | |
| A330-301 | ICAO_A | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 625,8 | 210,8 | |
| A330-301 | ICAO_A | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 766,4 | 223,5 | |
| A330-301 | ICAO_A | 7 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 875,2 | 250 | |
| A330-301 | ICAO_A | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_A | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 160,6 | 170,7 | |
| A330-301 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 267,7 | 207,4 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-301 | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 218,2 | 250 | |
| A330-301 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 121,7 | 173,4 | |
| A330-301 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 228,7 | 208,6 | |
| A330-301 | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 176 | 250 | |
| A330-301 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 083,6 | 176,1 | |
| A330-301 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 190,2 | 209,8 | |
| A330-301 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 134,5 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-301 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 022,6 | 180,8 | |
| A330-301 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 126,6 | 212,1 | |
| A330-301 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 066,4 | 250 | |
| A330-301 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 951,6 | 186,7 | |
| A330-301 | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 051,7 | 215,3 | |
| A330-301 | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 986,6 | 250 | |
| A330-301 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-301 | ICAO_B | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 883,9 | 193 | |
| A330-301 | ICAO_B | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 978,1 | 218,9 | |
| A330-301 | ICAO_B | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 908,7 | 250 | |
| A330-301 | ICAO_B | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 864,2 | 195 | |
| A330-301 | ICAO_B | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 956,5 | 220,1 | |
| A330-301 | ICAO_B | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 885,7 | 250 | |
| A330-301 | ICAO_B | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-301 | ICAO_B | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-343 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 273,5 | 174,9 | |
| A330-343 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 384,8 | 213,9 | |
| A330-343 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 268,1 | 250 | |
| A330-343 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 218,9 | 177,7 | |
| A330-343 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 340,4 | 215 | |
| A330-343 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 223,6 | 250 | |
| A330-343 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 181,2 | 180,4 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-343 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 296,6 | 216,1 | |
| A330-343 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 180 | 250 | |
| A330-343 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 115,2 | 185,2 | |
| A330-343 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 224,1 | 218,3 | |
| A330-343 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 108,4 | 250 | |
| A330-343 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 038,3 | 191,3 | |
| A330-343 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 139,2 | 221,4 | |
| A330-343 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-343 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 025,2 | 250 | |
| A330-343 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 962,8 | 197,3 | |
| A330-343 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 054,3 | 224,5 | |
| A330-343 | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 943,3 | 250 | |
| A330-343 | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 869,5 | 200,8 | |
| A330-343 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 948,6 | 225 | |
| A330-343 | DEFAULT | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 842 | 250 | |
| A330-343 | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-343 | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 839,6 | 174,8 | |
| A330-343 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 914,2 | 200,1 | |
| A330-343 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 103,7 | 218,9 | |
| A330-343 | ICAO_A | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 253,2 | 250 | |
| A330-343 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 801,5 | 177,5 | |
| A330-343 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 885,4 | 201,7 | |
| A330-343 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 068,3 | 219,8 | |
| A330-343 | ICAO_A | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 208,4 | 250 | |
| A330-343 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-343 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 766,4 | 180,3 | |
| A330-343 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 857,9 | 203,5 | |
| A330-343 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 033,8 | 220,9 | |
| A330-343 | ICAO_A | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 164,8 | 250 | |
| A330-343 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 717,5 | 185,3 | |
| A330-343 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 814,6 | 206,8 | |
| A330-343 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 977,3 | 223 | |
| A330-343 | ICAO_A | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 093,5 | 250 | |
| A330-343 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-343 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 661,1 | 191,5 | |
| A330-343 | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 767 | 211,2 | |
| A330-343 | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 910,6 | 226,1 | |
| A330-343 | ICAO_A | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 011 | 250 | |
| A330-343 | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 607,1 | 197,4 | |
| A330-343 | ICAO_A | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 717 | 215,3 | |
| A330-343 | ICAO_A | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 840,3 | 228,8 | |
| A330-343 | ICAO_A | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 929,9 | 250 | |
| A330-343 | ICAO_A | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-343 | ICAO_A | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 7 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 538 | 200,4 | |
| A330-343 | ICAO_A | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 638,8 | 216,2 | |
| A330-343 | ICAO_A | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 743,9 | 228,1 | |
| A330-343 | ICAO_A | 7 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 830,4 | 250 | |
| A330-343 | ICAO_A | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_A | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 273,5 | 174,9 | |
| A330-343 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 384,8 | 213,9 | |
| A330-343 | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 268,1 | 250 | |
| A330-343 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-343 | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 218,9 | 177,7 | |
| A330-343 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 340,4 | 215 | |
| A330-343 | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 223,6 | 250 | |
| A330-343 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 181,2 | 180,4 | |
| A330-343 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 296,6 | 216,1 | |
| A330-343 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 180 | 250 | |
| A330-343 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-343 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 115,2 | 185,2 | |
| A330-343 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 224,1 | 218,3 | |
| A330-343 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 108,4 | 250 | |
| A330-343 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 038,3 | 191,3 | |
| A330-343 | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 139,2 | 221,4 | |
| A330-343 | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 025,2 | 250 | |
| A330-343 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 962,8 | 197,3 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A330-343 | ICAO_B | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 054,3 | 224,5 | |
| A330-343 | ICAO_B | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 943,3 | 250 | |
| A330-343 | ICAO_B | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 869,5 | 200,8 | |
| A330-343 | ICAO_B | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 948,6 | 225 | |
| A330-343 | ICAO_B | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 842 | 250 | |
| A330-343 | ICAO_B | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A330-343 | ICAO_B | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 019,3 | 177,6 | |
| A340-211 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 101,1 | 215,2 | |
| A340-211 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-211 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 165,6 | 250 | |
| A340-211 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 973,9 | 180,5 | |
| A340-211 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 061,1 | 216,3 | |
| A340-211 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 120,6 | 250 | |
| A340-211 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 930,2 | 183,1 | |
| A340-211 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 021,2 | 217,3 | |
| A340-211 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 076,1 | 250 | |
| A340-211 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-211 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 860,1 | 188,2 | |
| A340-211 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 955,9 | 219,5 | |
| A340-211 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 003,9 | 250 | |
| A340-211 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 779,4 | 194,9 | |
| A340-211 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 879,4 | 222,9 | |
| A340-211 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 920,2 | 250 | |
| A340-211 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-211 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 705,2 | 199,2 | |
| A340-211 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 802 | 224,4 | |
| A340-211 | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 836,4 | 250 | |
| A340-211 | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 519,8 | 199,2 | |
| A340-211 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 591,5 | 218,2 | |
| A340-211 | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 653,7 | 223,4 | |
| A340-211 | DEFAULT | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 7 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 622,6 | 250 | |
| A340-211 | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | DEFAULT | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-211 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 832,3 | 177,4 | |
| A340-211 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 890,6 | 206,8 | |
| A340-211 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 039,6 | 227,9 | |
| A340-211 | ICAO_A | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 154,4 | 250 | |
| A340-211 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 793 | 180,4 | |
| A340-211 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 855,5 | 208,3 | |
| A340-211 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 999,1 | 228,5 | |
| A340-211 | ICAO_A | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 109,1 | 250 | |
| A340-211 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-211 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 754,7 | 183 | |
| A340-211 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 820,5 | 209,4 | |
| A340-211 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 959,1 | 228,8 | |
| A340-211 | ICAO_A | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 064,5 | 250 | |
| A340-211 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 690,8 | 188,1 | |
| A340-211 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 763 | 212,2 | |
| A340-211 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 893,8 | 230 | |
| A340-211 | ICAO_A | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 991,5 | 250 | |
| A340-211 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-211 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 621,5 | 194,8 | |
| A340-211 | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 695,5 | 216,1 | |
| A340-211 | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 818,3 | 232,2 | |
| A340-211 | ICAO_A | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 906,8 | 250 | |
| A340-211 | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 555,3 | 199,2 | |
| A340-211 | ICAO_A | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 627,4 | 218,1 | |
| A340-211 | ICAO_A | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 742,5 | 232,6 | |
| A340-211 | ICAO_A | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 824,1 | 250 | |
| A340-211 | ICAO_A | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-211 | ICAO_A | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 7 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 388,7 | 199,2 | |
| A340-211 | ICAO_A | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 444,2 | 212,8 | |
| A340-211 | ICAO_A | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 500,7 | 224,8 | |
| A340-211 | ICAO_A | 7 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 555,6 | 235,4 | |
| A340-211 | ICAO_A | 7 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 623 | 250 | |
| A340-211 | ICAO_A | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_A | 7 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 019,3 | 177,6 | |
| A340-211 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 101,1 | 215,2 | |
| A340-211 | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 165,6 | 250 | |
| A340-211 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-211 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 973,9 | 180,5 | |
| A340-211 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 061,1 | 216,3 | |
| A340-211 | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 120,6 | 250 | |
| A340-211 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 930,2 | 183,1 | |
| A340-211 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 021,2 | 217,3 | |
| A340-211 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 076,1 | 250 | |
| A340-211 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 860,1 | 188,2 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-211 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 955,9 | 219,5 | |
| A340-211 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 003,9 | 250 | |
| A340-211 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 779,4 | 194,9 | |
| A340-211 | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 879,4 | 222,9 | |
| A340-211 | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 920,2 | 250 | |
| A340-211 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 705,2 | 199,2 | |
| A340-211 | ICAO_B | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 802 | 224,4 | |
| A340-211 | ICAO_B | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-211 | ICAO_B | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 836,4 | 250 | |
| A340-211 | ICAO_B | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 519,8 | 199,2 | |
| A340-211 | ICAO_B | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 591,5 | 218,2 | |
| A340-211 | ICAO_B | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 653,7 | 223,4 | |
| A340-211 | ICAO_B | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 7 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 622,6 | 250 | |
| A340-211 | ICAO_B | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-211 | ICAO_B | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 518,1 | 178,9 | |
| A340-642 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 534,7 | 191,5 | |
| A340-642 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 638,4 | 240,3 | |
| A340-642 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-642 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 461,4 | 250 | |
| A340-642 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 2 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 481 | 178,3 | |
| A340-642 | DEFAULT | 2 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 452,6 | 194,6 | |
| A340-642 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 595,8 | 241,6 | |
| A340-642 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 415 | 250 | |
| A340-642 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 3 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 444,1 | 177,7 | |
| A340-642 | DEFAULT | 3 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 382,6 | 197,7 | |
| A340-642 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 554,9 | 243 | |
| A340-642 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-642 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 374,5 | 250 | |
| A340-642 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 4 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 383,2 | 176,9 | |
| A340-642 | DEFAULT | 4 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 292 | 203 | |
| A340-642 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 478,5 | 245,2 | |
| A340-642 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 320,3 | 250 | |
| A340-642 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 5 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 327,9 | 180,6 | |
| A340-642 | DEFAULT | 5 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 209,7 | 210,1 | |
| A340-642 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 373,5 | 248,4 | |
| A340-642 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-642 | DEFAULT | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 410,4 | 250 | |
| A340-642 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 6 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 185 | 185,4 | |
| A340-642 | DEFAULT | 6 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 126,6 | 214,9 | |
| A340-642 | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 268,8 | 249,8 | |
| A340-642 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 048,9 | 250 | |
| A340-642 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 868,2 | 214,9 | |
| A340-642 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 929,6 | 241,1 | |
| A340-642 | DEFAULT | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 748,4 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-642 | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 518,1 | 178,9 | |
| A340-642 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 1 110,7 | 191,6 | |
| A340-642 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 176,6 | 225,9 | |
| A340-642 | ICAO_A | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 342,4 | 250 | |
| A340-642 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 2 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 481 | 178,3 | |
| A340-642 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 1 053,1 | 194,6 | |
| A340-642 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 135,6 | 227,4 | |
| A340-642 | ICAO_A | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 292,5 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-642 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 3 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 444,1 | 177,7 | |
| A340-642 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 1 002,2 | 197,7 | |
| A340-642 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 095,6 | 228,9 | |
| A340-642 | ICAO_A | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 243,9 | 250 | |
| A340-642 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 4 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 383,2 | 176,9 | |
| A340-642 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 925,2 | 203,3 | |
| A340-642 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 029,9 | 232 | |
| A340-642 | ICAO_A | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 164 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-642 | ICAO_A | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 5 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 327,9 | 180,6 | |
| A340-642 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 848,8 | 210,8 | |
| A340-642 | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 950,4 | 236,5 | |
| A340-642 | ICAO_A | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 1 067,5 | 250 | |
| A340-642 | ICAO_A | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 6 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 185 | 185,4 | |
| A340-642 | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 6 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 780,5 | 219 | |
| A340-642 | ICAO_A | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 875,9 | 242 | |
| A340-642 | ICAO_A | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 975,3 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-642 | ICAO_A | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 7 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1+F | 3 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1+F | | 556,7 | 214,9 | |
| A340-642 | ICAO_A | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 1 | | 601,9 | 231,3 | |
| A340-642 | ICAO_A | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 681,8 | 244 | |
| A340-642 | ICAO_A | 7 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 729,1 | 250 | |
| A340-642 | ICAO_A | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_A | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 518,1 | 178,9 | |
| A340-642 | ICAO_B | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 534,7 | 191,5 | |
| A340-642 | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 638,4 | 240,3 | |
| A340-642 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 461,4 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-642 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 2 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 481 | 178,3 | |
| A340-642 | ICAO_B | 2 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 452,6 | 194,6 | |
| A340-642 | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 595,8 | 241,6 | |
| A340-642 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 415 | 250 | |
| A340-642 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 3 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 444,1 | 177,7 | |
| A340-642 | ICAO_B | 3 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 382,6 | 197,7 | |
| A340-642 | ICAO_B | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 554,9 | 243 | |
| A340-642 | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 374,5 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-642 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 4 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 383,2 | 176,9 | |
| A340-642 | ICAO_B | 4 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 292 | 203 | |
| A340-642 | ICAO_B | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 478,5 | 245,2 | |
| A340-642 | ICAO_B | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 320,3 | 250 | |
| A340-642 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 5 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 327,9 | 180,6 | |
| A340-642 | ICAO_B | 5 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 209,7 | 210,1 | |
| A340-642 | ICAO_B | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 373,5 | 248,4 | |
| A340-642 | ICAO_B | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 410,4 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-642 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 6 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 185 | 185,4 | |
| A340-642 | ICAO_B | 6 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 1 126,6 | 214,9 | |
| A340-642 | ICAO_B | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 268,8 | 249,8 | |
| A340-642 | ICAO_B | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 048,9 | 250 | |
| A340-642 | ICAO_B | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1+F | | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1+F | 1 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1+F | | 868,2 | 214,9 | |
| A340-642 | ICAO_B | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 929,6 | 241,1 | |
| A340-642 | ICAO_B | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 748,4 | 250 | |
| A340-642 | ICAO_B | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A340-642 | ICAO_B | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| A340-642 | ICAO_B | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 1 085 | 175,1 | |
| A380-841 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 306 | 238,9 | |
| A380-841 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 497,8 | 250 | |
| A380-841 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 1 054 | 177,6 | |
| A380-841 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 262,8 | 238,9 | |
| A380-841 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 444,8 | 250 | |
| A380-841 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 1 022,1 | 180,2 | |
| A380-841 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 220,9 | 239,1 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A380-841 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 394,3 | 250 | |
| A380-841 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 975,4 | 184,8 | |
| A380-841 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 152,5 | 239,6 | |
| A380-841 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 313,6 | 250 | |
| A380-841 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 908,1 | 190,6 | |
| A380-841 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 072,2 | 240,8 | |
| A380-841 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 220,7 | 250 | |
| A380-841 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 843 | 196,7 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A380-841 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 994,4 | 242,4 | |
| A380-841 | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 134,1 | 250 | |
| A380-841 | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 783 | 202,7 | |
| A380-841 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 925 | 244,4 | |
| A380-841 | DEFAULT | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 065,1 | 250 | |
| A380-841 | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 8 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 622,4 | 220 | |
| A380-841 | DEFAULT | 8 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 744,8 | 251,7 | |
| A380-841 | DEFAULT | 8 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-841 | DEFAULT | 8 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 500 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1+F | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A380-841 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 1 049,1 | 175,1 | |
| A380-841 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 1 257,9 | 233,9 | |
| A380-841 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 403,3 | 250 | |
| A380-841 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 500 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1+F | 3 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 1 005,4 | 177,7 | |
| A380-841 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 1 217,2 | 234,1 | |
| A380-841 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 355,3 | 250 | |
| A380-841 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 500 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1+F | 3 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 965,1 | 180,3 | |
| A380-841 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 1 177,8 | 234,5 | |
| A380-841 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 308,6 | 250 | |
| A380-841 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A380-841 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1+F | 3 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 912,3 | 184,9 | |
| A380-841 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 1 113,9 | 235,4 | |
| A380-841 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 231,9 | 250 | |
| A380-841 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 500 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1+F | 3 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 850,1 | 190,8 | |
| A380-841 | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 1 038,8 | 237,1 | |
| A380-841 | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 141,2 | 250 | |
| A380-841 | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 500 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1+F | 3 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 789,5 | 196,9 | |
| A380-841 | ICAO_A | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 965,9 | 239,1 | |
| A380-841 | ICAO_A | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 053 | 250 | |
| A380-841 | ICAO_A | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A380-841 | ICAO_A | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 500 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 7 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1+F | 3 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 735,4 | 203,1 | |
| A380-841 | ICAO_A | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 900,3 | 241,6 | |
| A380-841 | ICAO_A | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 973,7 | 250 | |
| A380-841 | ICAO_A | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 500 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 8 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1+F | 3 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_A | 8 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 587,9 | 220 | |
| A380-841 | ICAO_A | 8 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 722,8 | 249,2 | |
| A380-841 | ICAO_A | 8 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 762,6 | 250 | |
| A380-841 | ICAO_A | 8 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 1 085 | 175,1 | |
| A380-841 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 306 | 238,9 | |
| A380-841 | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 497,8 | 250 | |
| A380-841 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A380-841 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 1 054 | 177,6 | |
| A380-841 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 262,8 | 238,9 | |
| A380-841 | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 444,8 | 250 | |
| A380-841 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 1 022,1 | 180,2 | |
| A380-841 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 220,9 | 239,1 | |
| A380-841 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 394,3 | 250 | |
| A380-841 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 975,4 | 184,8 | |
| A380-841 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 152,5 | 239,6 | |
| A380-841 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 313,6 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A380-841 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 908,1 | 190,6 | |
| A380-841 | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 072,2 | 240,8 | |
| A380-841 | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 220,7 | 250 | |
| A380-841 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 843 | 196,7 | |
| A380-841 | ICAO_B | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 994,4 | 242,4 | |
| A380-841 | ICAO_B | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 134,1 | 250 | |
| A380-841 | ICAO_B | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 783 | 202,7 | |
| A380-841 | ICAO_B | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 925 | 244,4 | |
| A380-841 | ICAO_B | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A380-841 | ICAO_B | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 065,1 | 250 | |
| A380-841 | ICAO_B | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 8 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 622,4 | 220 | |
| A380-841 | ICAO_B | 8 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 744,8 | 251,7 | |
| A380-841 | ICAO_B | 8 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-841 | ICAO_B | 8 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 1 086 | 175,1 | |
| A380-861 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 312,2 | 239,2 | |
| A380-861 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 499,1 | 250 | |
| A380-861 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 1 056 | 177,6 | |
| A380-861 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 269 | 239,2 | |
| A380-861 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A380-861 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 446,4 | 250 | |
| A380-861 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 1 024,4 | 180,2 | |
| A380-861 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 226,4 | 239,2 | |
| A380-861 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 394,9 | 250 | |
| A380-861 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 972,5 | 184,7 | |
| A380-861 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 158,3 | 239,8 | |
| A380-861 | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 315,9 | 250 | |
| A380-861 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 906,2 | 190,4 | |
| A380-861 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 080,4 | 240,9 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A380-861 | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 225,2 | 250 | |
| A380-861 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 840 | 196,4 | |
| A380-861 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 003 | 242,5 | |
| A380-861 | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 139 | 250 | |
| A380-861 | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 777,6 | 202,7 | |
| A380-861 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 930,4 | 244,6 | |
| A380-861 | DEFAULT | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 063,2 | 250 | |
| A380-861 | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 8 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 618,5 | 220 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A380-861 | DEFAULT | 8 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 746,6 | 251,8 | |
| A380-861 | DEFAULT | 8 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-861 | DEFAULT | 8 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 500 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1+F | 3 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 1 057,7 | 175,1 | |
| A380-861 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 1 257,2 | 233,9 | |
| A380-861 | ICAO_A | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 386,8 | 250 | |
| A380-861 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 500 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1+F | 3 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 1 012,5 | 177,6 | |
| A380-861 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 1 208,1 | 233,8 | |
| A380-861 | ICAO_A | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 339,4 | 250 | |
| A380-861 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 500 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1+F | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A380-861 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 970 | 180,2 | |
| A380-861 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 1 168,2 | 234,1 | |
| A380-861 | ICAO_A | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 293 | 250 | |
| A380-861 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 500 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1+F | 3 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 908,4 | 184,8 | |
| A380-861 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 1 103,5 | 235 | |
| A380-861 | ICAO_A | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 216,8 | 250 | |
| A380-861 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 500 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1+F | 3 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 847,3 | 190,5 | |
| A380-861 | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 1 029,6 | 236,5 | |
| A380-861 | ICAO_A | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 129,4 | 250 | |
| A380-861 | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A380-861 | ICAO_A | 6 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1+F | 3 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 786 | 196,7 | |
| A380-861 | ICAO_A | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 955,7 | 238,5 | |
| A380-861 | ICAO_A | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 041,8 | 250 | |
| A380-861 | ICAO_A | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 500 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 7 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1+F | 3 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 728,1 | 203,1 | |
| A380-861 | ICAO_A | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 886,1 | 241,1 | |
| A380-861 | ICAO_A | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 959,3 | 250 | |
| A380-861 | ICAO_A | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 500 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 8 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1+F | 3 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_A | 8 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 577,2 | 220 | |
| A380-861 | ICAO_A | 8 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | D_1 | | 705,6 | 248,6 | |
| A380-861 | ICAO_A | 8 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 749,1 | 250 | |
| A380-861 | ICAO_A | 8 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A380-861 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 1 086 | 175,1 | |
| A380-861 | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 312,2 | 239,2 | |
| A380-861 | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 499,1 | 250 | |
| A380-861 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 1 056 | 177,6 | |
| A380-861 | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 269 | 239,2 | |
| A380-861 | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 446,4 | 250 | |
| A380-861 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 1 024,4 | 180,2 | |
| A380-861 | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 226,4 | 239,2 | |
| A380-861 | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 394,9 | 250 | |
| A380-861 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A380-861 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 972,5 | 184,7 | |
| A380-861 | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 158,3 | 239,8 | |
| A380-861 | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 315,9 | 250 | |
| A380-861 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 906,2 | 190,4 | |
| A380-861 | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 080,4 | 240,9 | |
| A380-861 | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 225,2 | 250 | |
| A380-861 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 840 | 196,4 | |
| A380-861 | ICAO_B | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 1 003 | 242,5 | |
| A380-861 | ICAO_B | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 139 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| A380-861 | ICAO_B | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 777,6 | 202,7 | |
| A380-861 | ICAO_B | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 930,4 | 244,6 | |
| A380-861 | ICAO_B | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 063,2 | 250 | |
| A380-861 | ICAO_B | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 8 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_1+F | | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 8 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_1+F | 1 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 8 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1+F | | 618,5 | 220 | |
| A380-861 | ICAO_B | 8 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_1 | | 746,6 | 251,8 | |
| A380-861 | ICAO_B | 8 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | D_1 | 3 000 | | | |
| A380-861 | ICAO_B | 8 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 8 | | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 8 | 1 000 | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 8 | | 1 942 | 158 | |
| BAC111 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT1 | | 1 457 | 178 | |
| BAC111 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT1 | | 1 000 | 198 | |
| BAC111 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| BAC111 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| BAC111 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 8 | | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 8 | 1 000 | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 8 | | 1 809 | 163 | |
| BAC111 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT1 | | 1 357 | 183 | |
| BAC111 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT1 | | 1 000 | 203 | |
| BAC111 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| BAC111 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 8 | | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 8 | 1 000 | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 8 | | 1 665 | 169 | |
| BAC111 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT1 | | 1 249 | 189 | |
| BAC111 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT1 | | 1 000 | 209 | |
| BAC111 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| BAC111 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| BAC111 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| BAC111 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 18 | | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 18 | 1 000 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 18 | | 970 | 171 | |
| BAE146 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 900 | 201 | |
| BAE146 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 900 | 250 | |
| BAE146 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 18 | | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 18 | 1 000 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 18 | | 801 | 178 | |
| BAE146 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 208 | |
| BAE146 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 250 | |
| BAE146 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| BAE146 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 18 | | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 18 | 1 000 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 18 | | 671 | 184 | |
| BAE146 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 500 | 214 | |
| BAE146 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 500 | 250 | |
| BAE146 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| BAE146 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 18 | | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 18 | 1 000 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 18 | | 920 | 176 | |
| BAE300 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 900 | 206 | |
| BAE300 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 900 | 250 | |
| BAE300 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| BAE300 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 18 | | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 18 | 1 000 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 18 | | 762 | 183 | |
| BAE300 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 213 | |
| BAE300 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 750 | 250 | |
| BAE300 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 18 | | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 18 | 1 000 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 18 | | 622 | 189 | |
| BAE300 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 500 | 219 | |
| BAE300 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 500 | 250 | |
| BAE300 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| BAE300 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| BEC58P | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| BEC58P | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 1 040 | 115 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| BEC58P | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | TO | 1 000 | | | |
| BEC58P | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 1 040 | 130 | |
| BEC58P | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| BEC58P | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| BEC58P | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| BEC58P | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CIT3 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 20 | | | | |
| CIT3 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 20 | | 1 146 | 149 | |
| CIT3 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 20 | 1 500 | | | |
| CIT3 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 146 | 174 | |
| CIT3 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CIT3 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 503 | 250 | |
| CIT3 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| CIT3 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| CIT3 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CL600 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 20 | | | | |
| CL600 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 20 | | 1 554 | 163 | |
| CL600 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 20 | 1 500 | | | |
| CL600 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 554 | 200 | |
| CL600 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CL600 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 771 | 250 | |
| CL600 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| CL600 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| CL600 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CL601 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 20 | | | | |
| CL601 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 20 | | 1 673 | 177 | |
| CL601 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 20 | 1 500 | | | |
| CL601 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 673 | 200 | |
| CL601 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CL601 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 724 | 250 | |
| CL601 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| CL601 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| CL601 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CNA172 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | ZERO-C | | | | |
| CNA172 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO-C | | 500 | 75 | |
| CNA172 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | ZERO-C | 1 000 | | | |
| CNA172 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO-C | | 500 | 80 | |
| CNA172 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO-C | 3 000 | | | |
| CNA172 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO-C | 5 000 | | | |
| CNA172 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO-C | 8 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CNA182 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F-20D | | | | |
| CNA182 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | F-20D | | 500 | 80 | |
| CNA182 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | ZERO | 1 000 | | | |
| CNA182 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 500 | 85 | |
| CNA182 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CNA182 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 000 | | | |
| CNA182 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 8 000 | | | |
| CNA182 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CNA208 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F-20D | | | | |
| CNA208 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | F-20D | | 915 | 104 | |
| CNA208 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | ZERO | 1 000 | | | |
| CNA208 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 846 | 115 | |
| CNA208 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 2 000 | | | |
| CNA208 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 4 000 | | | |
| CNA208 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 6 000 | | | |
| CNA208 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 8 000 | | | |
| CNA208 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CNA441 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| CNA441 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 1 216 | 120 | |
| CNA441 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 216 | 140 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CNA441 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | ZERO | 3 000 | | | |
| CNA441 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| CNA441 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| CNA441 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CNA500 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| CNA500 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 997 | 131 | |
| CNA500 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 500 | | | |
| CNA500 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 997 | 200 | |
| CNA500 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CNA500 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 459 | 250 | |
| CNA500 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| CNA500 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| CNA500 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CNA510 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_15 | | | | |
| CNA510 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_15 | 535 | | | |
| CNA510 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_15 | | 1 500 | 138,3 | |
| CNA510 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | D_15 | 1 500 | | | |
| CNA510 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO_C | | 1 500 | 171 | |
| CNA510 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 3 000 | | | |
| CNA510 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO_C | | 1 000 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CNA510 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 5 500 | | | |
| CNA510 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 7 500 | | | |
| CNA510 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 10 000 | | | |
| CNA510 | FLAPS_0 | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | ZERO_D | | | | |
| CNA510 | FLAPS_0 | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | ZERO_D | 601 | | | |
| CNA510 | FLAPS_0 | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO_D | | 1 500 | 138,3 | |
| CNA510 | FLAPS_0 | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | ZERO_D | 1 500 | | | |
| CNA510 | FLAPS_0 | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO_C | | 1 500 | 171 | |
| CNA510 | FLAPS_0 | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 3 000 | | | |
| CNA510 | FLAPS_0 | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO_C | | 1 000 | 250 | |
| CNA510 | FLAPS_0 | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 5 500 | | | |
| CNA510 | FLAPS_0 | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 7 500 | | | |
| CNA510 | FLAPS_0 | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 10 000 | | | |
| CNA510 | FLAPS_15 | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_15 | | | | |
| CNA510 | FLAPS_15 | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_15 | 535 | | | |
| CNA510 | FLAPS_15 | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_15 | | 1 500 | 138,3 | |
| CNA510 | FLAPS_15 | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | D_15 | 1 500 | | | |
| CNA510 | FLAPS_15 | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO_C | | 1 500 | 171 | |
| CNA510 | FLAPS_15 | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 3 000 | | | |
| CNA510 | FLAPS_15 | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO_C | | 1 000 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CNA510 | FLAPS_15 | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 5 500 | | | |
| CNA510 | FLAPS_15 | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 7 500 | | | |
| CNA510 | FLAPS_15 | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 10 000 | | | |
| CNA525C | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-15 | | | | |
| CNA525C | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-15 | 482,5 | | | |
| CNA525C | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D-15 | | 1 500 | 140,3 | |
| CNA525C | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | D-15 | 1 500 | | | |
| CNA525C | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO_C | | 1 500 | 171 | |
| CNA525C | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 3 000 | | | |
| CNA525C | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO_C | | 1 000 | 250 | |
| CNA525C | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 5 500 | | | |
| CNA525C | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 7 500 | | | |
| CNA525C | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 10 000 | | | |
| CNA55B | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_15 | | | | |
| CNA55B | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_15 | 379 | | | |
| CNA55B | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_15 | | 1 500 | 146,5 | |
| CNA55B | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | D_15 | 1 500 | | | |
| CNA55B | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO_C | | 1 500 | 171,5 | |
| CNA55B | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 3 000 | | | |
| CNA55B | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO_C | | 1 000 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CNA55B | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 5 500 | | | |
| CNA55B | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 7 500 | | | |
| CNA55B | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 10 000 | | | |
| CNA55B | FLAPS_0 | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | ZERO_D | | | | |
| CNA55B | FLAPS_0 | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | ZERO_D | 420 | | | |
| CNA55B | FLAPS_0 | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO_D | | 1 500 | 156 | |
| CNA55B | FLAPS_0 | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | ZERO_D | 1 500 | | | |
| CNA55B | FLAPS_0 | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO_C | | 1 500 | 181,1 | |
| CNA55B | FLAPS_0 | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 3 000 | | | |
| CNA55B | FLAPS_0 | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO_C | | 1 000 | 250 | |
| CNA55B | FLAPS_0 | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 5 500 | | | |
| CNA55B | FLAPS_0 | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 7 500 | | | |
| CNA55B | FLAPS_0 | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 10 000 | | | |
| CNA55B | FLAPS_15 | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D_15 | | | | |
| CNA55B | FLAPS_15 | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D_15 | 379 | | | |
| CNA55B | FLAPS_15 | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | D_15 | | 1 500 | 146,5 | |
| CNA55B | FLAPS_15 | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | D_15 | 1 500 | | | |
| CNA55B | FLAPS_15 | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO_C | | 1 500 | 171,5 | |
| CNA55B | FLAPS_15 | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 3 000 | | | |
| CNA55B | FLAPS_15 | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO_C | | 1 000 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CNA55B | FLAPS_15 | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 5 500 | | | |
| CNA55B | FLAPS_15 | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 7 500 | | | |
| CNA55B | FLAPS_15 | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO_C | 10 000 | | | |
| CNA560E | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| CNA560E | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 277 | | | |
| CNA560E | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 500 | 161,7 | |
| CNA560E | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 500 | | | |
| CNA560E | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 15 | | 1 500 | 186,7 | |
| CNA560E | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CNA560E | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| CNA560E | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| CNA560E | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| CNA560E | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CNA560U | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| CNA560U | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 200 | 148 | |
| CNA560U | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 500 | | | |
| CNA560U | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 500 | 175 | |
| CNA560U | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CNA560U | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 500 | 250 | |
| CNA560U | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CNA560U | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| CNA560U | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CNA560XL | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| CNA560XL | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 500 | 158 | |
| CNA560XL | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 500 | | | |
| CNA560XL | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 500 | 185 | |
| CNA560XL | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CNA560XL | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 500 | 250 | |
| CNA560XL | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CNA680 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| CNA680 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 386 | | | |
| CNA680 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 000 | 140,6 | |
| CNA680 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 500 | | | |
| CNA680 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 15 | | 1 500 | 175 | |
| CNA680 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CNA680 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 500 | 250 | |
| CNA680 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| CNA680 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| CNA680 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CNA750 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CNA750 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 277 | | | |
| CNA750 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 500 | 161,7 | |
| CNA750 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 500 | | | |
| CNA750 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 15 | | 1 500 | 186,7 | |
| CNA750 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CNA750 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| CNA750 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| CNA750 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| CNA750 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CNA750 | FLAP_15 | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| CNA750 | FLAP_15 | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 277 | | | |
| CNA750 | FLAP_15 | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 500 | 161,7 | |
| CNA750 | FLAP_15 | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 500 | | | |
| CNA750 | FLAP_15 | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 15 | | 1 500 | 186,7 | |
| CNA750 | FLAP_15 | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CNA750 | FLAP_15 | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| CNA750 | FLAP_15 | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| CNA750 | FLAP_15 | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| CNA750 | FLAP_15 | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CNA750 | FLAP_5 | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 5 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CNA750 | FLAP_5 | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 285 | | | |
| CNA750 | FLAP_5 | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 500 | 168,9 | |
| CNA750 | FLAP_5 | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | 5 | 1 500 | | | |
| CNA750 | FLAP_5 | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 500 | 193,9 | |
| CNA750 | FLAP_5 | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CNA750 | FLAP_5 | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| CNA750 | FLAP_5 | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| CNA750 | FLAP_5 | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| CNA750 | FLAP_5 | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 595 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 555 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 2 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-204 | | 500 | 204 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CRJ9-ER | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 525 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 3 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 485 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 4 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 465 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 5 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CRJ9-ER | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0-204 | 3 000 | | | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-ER | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 595 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 500 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | U-8 | 3 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 555 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 500 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | U-8 | 3 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 525 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 500 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | U-8 | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CRJ9-ER | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 485 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 500 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | U-8 | 3 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 465 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 500 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | U-8 | 3 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-ER | ICAO_A | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 595 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CRJ9-ER | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 555 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 2 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 525 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 3 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 485 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 4 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CRJ9-ER | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 465 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 5 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-ER | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 615 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 575 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 2 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-204 | | 500 | 204 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CRJ9-LR | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 545 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 3 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0-204 | 3 000 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 505 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 4 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0-250 | 10 000 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 455 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 5 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CRJ9-LR | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-LR | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 615 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 500 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | U-8 | 3 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 575 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 500 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | U-8 | 3 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | U-8 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 545 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 500 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | U-8 | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CRJ9-LR | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | U-8 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 505 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 500 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | U-8 | 3 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | U-8 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 455 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 500 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | U-8 | 3 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-LR | ICAO_A | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 615 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CRJ9-LR | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 575 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 2 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 545 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 3 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 505 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 4 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CRJ9-LR | ICAO_B | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | D-8 | | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | D-8 | 455 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 5 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | U-8 | 1 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0-204 | | 500 | 204 | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0-250 | | 500 | 250 | |
| CRJ9-LR | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 907 | 130 | |
| CVR580 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 430 | 150 | |
| CVR580 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 557 | 136 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| CVR580 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 168 | 156 | |
| CVR580 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 321 | 140 | |
| CVR580 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 991 | 160 | |
| CVR580 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| CVR580 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 904 | 159 | |
| DC1010 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 428 | 174 | |
| DC1010 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 189 | |
| DC1010 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC1010 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 799 | 163 | |
| DC1010 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 350 | 178 | |
| DC1010 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 193 | |
| DC1010 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC1010 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 670 | 167 | |
| DC1010 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 253 | 182 | |
| DC1010 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 197 | |
| DC1010 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC1010 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 494 | 174 | |
| DC1010 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 121 | 189 | |
| DC1010 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 204 | |
| DC1010 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC1010 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 335 | 180 | |
| DC1010 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 002 | 195 | |
| DC1010 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 210 | |
| DC1010 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC1010 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 191 | 186 | |
| DC1010 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 894 | 201 | |
| DC1010 | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 800 | 216 | |
| DC1010 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 800 | 250 | |
| DC1010 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC1010 | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 2 255 | 175 | |
| DC1040 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 692 | 190 | |
| DC1040 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 205 | |
| DC1040 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC1040 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 2 146 | 178 | |
| DC1040 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 610 | 193 | |
| DC1040 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 208 | |
| DC1040 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC1040 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 2 050 | 181 | |
| DC1040 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 538 | 196 | |
| DC1040 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 211 | |
| DC1040 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC1040 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 859 | 187 | |
| DC1040 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 395 | 202 | |
| DC1040 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 217 | |
| DC1040 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC1040 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 639 | 195 | |
| DC1040 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 229 | 210 | |
| DC1040 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 225 | |
| DC1040 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC1040 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 436 | 203 | |
| DC1040 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 077 | 218 | |
| DC1040 | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 233 | |
| DC1040 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC1040 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 170 | 211 | |
| DC1040 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 878 | 226 | |
| DC1040 | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 800 | 241 | |
| DC1040 | DEFAULT | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 7 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 800 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC1040 | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC1040 | DEFAULT | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC3 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| DC3 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO | 400 | | | |
| DC3 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC3 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 126 | |
| DC3 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC3 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC3 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC3 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| DC3 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO | 400 | | | |
| DC3 | DEFAULT | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC3 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 800 | 130 | |
| DC3 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC3 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC3 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC3 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| DC3 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO | 400 | | | |
| DC3 | DEFAULT | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC3 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 633 | 134 | |
| DC3 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC3 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| DC6 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO | 1 500 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 818 | 135 | |
| DC6 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| DC6 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO | 1 500 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 643 | 143 | |
| DC6 | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| DC6 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO | 1 500 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 498 | 149 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC6 | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC6 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC850 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 2 205 | 149 | |
| DC850 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 654 | 169 | |
| DC850 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 189 | |
| DC850 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC850 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC850 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 2 089 | 153 | |
| DC850 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 567 | 173 | |
| DC850 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 193 | |
| DC850 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC850 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC850 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC850 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 930 | 158 | |
| DC850 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 448 | 178 | |
| DC850 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 198 | |
| DC850 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC850 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC850 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 743 | 165 | |
| DC850 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 308 | 185 | |
| DC850 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 205 | |
| DC850 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC850 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC850 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC850 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 541 | 173 | |
| DC850 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 156 | 193 | |
| DC850 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 213 | |
| DC850 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC850 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC850 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 397 | 180 | |
| DC850 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 048 | 200 | |
| DC850 | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 220 | |
| DC850 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC850 | DEFAULT | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC850 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC850 | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC860 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 2 055 | 160 | |
| DC860 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 541 | 180 | |
| DC860 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 200 | |
| DC860 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC860 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC860 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 959 | 164 | |
| DC860 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 470 | 184 | |
| DC860 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 204 | |
| DC860 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC860 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC860 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC860 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 827 | 168 | |
| DC860 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 371 | 188 | |
| DC860 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 208 | |
| DC860 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC860 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC860 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 668 | 175 | |
| DC860 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 251 | 195 | |
| DC860 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 215 | |
| DC860 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC860 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC860 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC860 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 491 | 182 | |
| DC860 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 118 | 202 | |
| DC860 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 222 | |
| DC860 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC860 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC860 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 394 | 187 | |
| DC860 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 046 | 207 | |
| DC860 | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 227 | |
| DC860 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC860 | DEFAULT | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC860 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC860 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 275 | 192 | |
| DC860 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 956 | 212 | |
| DC860 | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 900 | 232 | |
| DC860 | DEFAULT | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 7 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 900 | 250 | |
| DC860 | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC860 | DEFAULT | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC870 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 2 405 | 160 | |
| DC870 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 804 | 180 | |
| DC870 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 200 | |
| DC870 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC870 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC870 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC870 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 2 289 | 164 | |
| DC870 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 717 | 184 | |
| DC870 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 204 | |
| DC870 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC870 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC870 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 2 129 | 168 | |
| DC870 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 597 | 188 | |
| DC870 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 208 | |
| DC870 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC870 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC870 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC870 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 938 | 175 | |
| DC870 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 454 | 195 | |
| DC870 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 215 | |
| DC870 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC870 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC870 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 727 | 182 | |
| DC870 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 295 | 202 | |
| DC870 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 222 | |
| DC870 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC870 | DEFAULT | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC870 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC870 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 611 | 187 | |
| DC870 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 209 | 207 | |
| DC870 | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 227 | |
| DC870 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC870 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC870 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 470 | 192 | |
| DC870 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 103 | 212 | |
| DC870 | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 232 | |
| DC870 | DEFAULT | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC870 | DEFAULT | 7 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC870 | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC870 | DEFAULT | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 2 055 | 160 | |
| DC8QN | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 541 | 180 | |
| DC8QN | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 200 | |
| DC8QN | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC8QN | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 959 | 164 | |
| DC8QN | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 470 | 184 | |
| DC8QN | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 204 | |
| DC8QN | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC8QN | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC8QN | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 827 | 168 | |
| DC8QN | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 371 | 188 | |
| DC8QN | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 208 | |
| DC8QN | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC8QN | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 668 | 175 | |
| DC8QN | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 251 | 195 | |
| DC8QN | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 215 | |
| DC8QN | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC8QN | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC8QN | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 491 | 182 | |
| DC8QN | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 118 | 202 | |
| DC8QN | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 222 | |
| DC8QN | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC8QN | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 394 | 187 | |
| DC8QN | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 1 046 | 207 | |
| DC8QN | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 227 | |
| DC8QN | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC8QN | DEFAULT | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC8QN | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 275 | 192 | |
| DC8QN | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INT | | 956 | 212 | |
| DC8QN | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 900 | 232 | |
| DC8QN | DEFAULT | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 7 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 900 | 250 | |
| DC8QN | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC8QN | DEFAULT | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC910 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC910 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC910 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 2 296 | 136 | |
| DC910 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 722 | 146 | |
| DC910 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 181 | |
| DC910 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC910 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC910 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC910 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC910 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC910 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC910 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC910 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 2 070 | 143 | |
| DC910 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 553 | 153 | |
| DC910 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 188 | |
| DC910 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC910 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC910 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC910 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC910 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC910 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC910 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC910 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 901 | 149 | |
| DC910 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 426 | 159 | |
| DC910 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 194 | |
| DC910 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC910 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC910 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC910 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC910 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC930 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 741 | 154 | |
| DC930 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 306 | 164 | |
| DC930 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 199 | |
| DC930 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC930 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC930 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 559 | 161 | |
| DC930 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 169 | 171 | |
| DC930 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 206 | |
| DC930 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC930 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC930 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC930 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 406 | 168 | |
| DC930 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 055 | 178 | |
| DC930 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 213 | |
| DC930 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC930 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC930 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 741 | 154 | |
| DC93LW | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 306 | 164 | |
| DC93LW | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 199 | |
| DC93LW | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC93LW | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC93LW | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 559 | 161 | |
| DC93LW | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 169 | 171 | |
| DC93LW | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 206 | |
| DC93LW | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC93LW | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 406 | 168 | |
| DC93LW | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 055 | 178 | |
| DC93LW | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 213 | |
| DC93LW | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC93LW | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC93LW | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC93LW | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC950 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 983 | 159 | |
| DC950 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 487 | 169 | |
| DC950 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 204 | |
| DC950 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC950 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC950 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 843 | 164 | |
| DC950 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 382 | 174 | |
| DC950 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 209 | |
| DC950 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC950 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC950 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC950 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 698 | 170 | |
| DC950 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 274 | 180 | |
| DC950 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 215 | |
| DC950 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC950 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC950 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 983 | 159 | |
| DC95HW | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 487 | 169 | |
| DC95HW | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 204 | |
| DC95HW | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC95HW | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC95HW | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 843 | 164 | |
| DC95HW | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 382 | 174 | |
| DC95HW | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 209 | |
| DC95HW | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC95HW | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 698 | 170 | |
| DC95HW | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 274 | 180 | |
| DC95HW | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 215 | |
| DC95HW | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC95HW | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC95HW | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC95HW | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 2 296 | 136 | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 722 | 146 | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 181 | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 2 070 | 143 | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 553 | 153 | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 188 | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC9Q7 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 901 | 149 | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 426 | 159 | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 194 | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC9Q7 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 741 | 154 | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 306 | 164 | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 199 | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC9Q9 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 559 | 161 | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 169 | 171 | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 206 | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 406 | 168 | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 5 | | 1 055 | 178 | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT | | 1 000 | 213 | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DC9Q9 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DC9Q9 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DHC6 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| DHC6 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO | 1 000 | | | |
| DHC6 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 952 | 98 | |
| DHC6 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DHC6 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DHC6 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DHC6 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DHC6QP | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| DHC6QP | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO | 1 000 | | | |
| DHC6QP | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 952 | 98 | |
| DHC6QP | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DHC6QP | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DHC6QP | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DHC6QP | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DHC7 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 25 | | | | |
| DHC7 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 25 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie fahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DHC7 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 25 | | 933 | 102 | |
| DHC7 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 700 | 122 | |
| DHC7 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DHC7 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 700 | 160 | |
| DHC7 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DHC7 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DHC7 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DHC8 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| DHC8 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| DHC8 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 491 | 110 | |
| DHC8 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 119 | 125 | |
| DHC8 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DHC8 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 119 | 165 | |
| DHC8 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DHC8 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DHC8 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

Tabuľka I-4 (časť 4)

Štandardné procedurálne kroky pri odlete

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ťahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DHC830 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| DHC830 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| DHC830 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 280 | 122 | |
| DHC830 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 960 | 137 | |
| DHC830 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| DHC830 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 960 | 179 | |
| DHC830 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| DHC830 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| DHC830 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DO228 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | FLAPS1 | | | | |
| DO228 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | FLAPS1 | | 1 000 | 101 | |
| DO228 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | ZERO | 1 000 | | | |
| DO228 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 122 | |
| DO228 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 2 000 | | | |
| DO228 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 4 000 | | | |
| DO228 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 6 000 | | | |
| DO228 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 8 000 | | | |
| DO228 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| DO328 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | F12-D | | | | |
| DO328 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | F12-D | | 1 000 | 120 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|--------------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| DO328 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | ZERO | 1 000 | | | |
| DO328 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 000 | 130 | |
| DO328 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 2 000 | | | |
| DO328 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 4 000 | | | |
| DO328 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 6 000 | | | |
| DO328 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 8 000 | | | |
| DO328 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO_DN | | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO_DN | 200 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | TO_UP | 400 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | UP_UP | | 1 972,9 | 114 | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | UP_UP | | 2 153,3 | 130,7 | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | UP_UP | | 2 276 | 145,3 | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | UP_UP | | 2 313,3 | 158,2 | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 1 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | UP_UP | | 2 288,2 | 170 | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 6 000 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 8 000 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 1 | 11 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 10 000 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO_DN | | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO_DN | 200 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|--------------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 2 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | TO_UP | 400 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | UP_UP | | 1 803,3 | 114,8 | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | UP_UP | | 1 971,7 | 131,2 | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | UP_UP | | 2 087,6 | 145,6 | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | UP_UP | | 2 124,1 | 158,4 | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 2 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | UP_UP | | 2 102,8 | 170 | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 6 000 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 8 000 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 2 | 11 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 10 000 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO_DN | | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO_DN | 200 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 3 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | TO_UP | 400 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | UP_UP | | 1 760,4 | 115 | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | UP_UP | | 1 926,2 | 131,4 | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | UP_UP | | 2 039,6 | 145,7 | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | UP_UP | | 2 075,3 | 158,4 | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 3 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | UP_UP | | 2 054,5 | 170 | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 6 000 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 8 000 | | | |
| ECLIPSE500 | DEFAULT | 3 | 11 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|--------------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO_DN | | | | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO_DN | 200 | | | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | TO_UP | 400 | | | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | | 1 798,3 | 113,9 | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | | 1 951,8 | 130,7 | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | | 2 043,9 | 145,3 | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | | 2 054,7 | 158,2 | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 1 | 8 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | | 1 998,7 | 170 | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 1 | 9 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 6 000 | | | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 1 | 10 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 8 000 | | | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 1 | 11 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 10 000 | | | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO_DN | | | | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO_DN | 200 | | | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 2 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | TO_UP | 400 | | | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | | 1 637 | 114,8 | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | | 1 780,8 | 131,2 | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | | 1 868,3 | 145,6 | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | | 1 880,3 | 158,4 | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 2 | 8 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | | 1 838,2 | 170 | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 2 | 9 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 6 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|--------------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 2 | 10 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 8 000 | | | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 2 | 11 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 10 000 | | | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO_DN | | | | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO_DN | 200 | | | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 3 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | TO_UP | 400 | | | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | | 1 595,5 | 115 | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | | 1 736,8 | 131,4 | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | | 1 823,1 | 145,6 | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | | 1 835,6 | 158,4 | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 3 | 8 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | | 1 794,8 | 170 | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 3 | 9 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 6 000 | | | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 3 | 10 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 8 000 | | | |
| ECLIPSE500 | HI_ALT | 3 | 11 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | UP_UP | 10 000 | | | |
| EMB120 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| EMB120 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| EMB120 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 460 | 130 | |
| EMB120 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 345 | 135 | |
| EMB120 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 143 | |
| EMB120 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB120 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB120 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB120 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 9-GEAR | | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 9 | 1 000 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 367 | 220 | |
| EMB145 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| EMB145 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 9-GEAR | | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 9 | 1 000 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 334 | 220 | |
| EMB145 | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| EMB145 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 9-GEAR | | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 9 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB145 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 315 | 220 | |
| EMB145 | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| EMB145 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 9-GEAR | | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 9 | 1 000 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 293 | 220 | |
| EMB145 | DEFAULT | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 200 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| EMB145 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB145 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 9-GEAR | | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 9 | 1 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 465 | 220 | |
| EMB14L | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| EMB14L | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB14L | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 9-GEAR | | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 9 | 1 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 420 | 220 | |
| EMB14L | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| EMB14L | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 9-GEAR | | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 9 | 1 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 395 | 220 | |
| EMB14L | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| EMB14L | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 9-GEAR | | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 9 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB14L | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 366 | 220 | |
| EMB14L | DEFAULT | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| EMB14L | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 9-GEAR | | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 9 | 1 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 335 | 220 | |
| EMB14L | DEFAULT | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| EMB14L | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 9-GEAR | | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 9 | 1 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 298 | 220 | |
| EMB14L | DEFAULT | 6 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| EMB14L | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB14L | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB14L | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 936 | 196 | |
| EMB170 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 339 | 240 | |
| EMB170 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 836 | 197,1 | |
| EMB170 | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 228 | 240 | |
| EMB170 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB170 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 772 | 200,9 | |
| EMB170 | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 120 | 240 | |
| EMB170 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB170 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 500 | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1 | 3 000 | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 650 | 195 | |
| EMB170 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 035 | 240 | |
| EMB170 | ICAO_A | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 500 | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1 | 3 000 | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 617 | 198,1 | |
| EMB170 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 944 | 240 | |
| EMB170 | ICAO_A | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB170 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 500 | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1 | 3 000 | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 546 | 200,4 | |
| EMB170 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 850 | 240 | |
| EMB170 | ICAO_A | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB170 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 899 | 195,5 | |
| EMB170 | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 301 | 240 | |
| EMB170 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB170 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 823 | 198,2 | |
| EMB170 | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 195 | 240 | |
| EMB170 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 743 | 201 | |
| EMB170 | ICAO_B | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 085 | 240 | |
| EMB170 | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB170 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 900 | 196 | |
| EMB175 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 308 | 240 | |
| EMB175 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB175 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 823 | 198,1 | |
| EMB175 | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 190 | 240 | |
| EMB175 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 745 | 200,3 | |
| EMB175 | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 086 | 240 | |
| EMB175 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB175 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB175 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB175 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB175 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1 | 3 000 | | | |
| EMB175 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 634 | 195 | |
| EMB175 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 979 | 240 | |
| EMB175 | ICAO_A | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB175 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB175 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB175 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB175 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 500 | | | |
| EMB175 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1 | 3 000 | | | |
| EMB175 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 568 | 198,5 | |
| EMB175 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 885 | 240 | |
| EMB175 | ICAO_A | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB175 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB175 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB175 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB175 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 500 | | | |
| EMB175 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1 | 3 000 | | | |
| EMB175 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 499 | 201,3 | |
| EMB175 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 794 | 240 | |
| EMB175 | ICAO_A | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB175 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB175 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 818 | 195,5 | |
| EMB175 | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 202 | 240 | |
| EMB175 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 744 | 197,1 | |
| EMB175 | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 099 | 240 | |
| EMB175 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB175 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 668 | 200,8 | |
| EMB175 | ICAO_B | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 996 | 240 | |
| EMB175 | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB175 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 685 | 194,5 | |
| EMB190 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 041 | 250 | |
| EMB190 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 616 | 197,1 | |
| EMB190 | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 944 | 250 | |
| EMB190 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB190 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 546 | 199,7 | |
| EMB190 | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 850 | 250 | |
| EMB190 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 416 | 205,2 | |
| EMB190 | DEFAULT | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 677 | 250 | |
| EMB190 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB190 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB190 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1 | 3 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 652 | 194,1 | |
| EMB190 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 012 | 250 | |
| EMB190 | ICAO_A | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 500 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1 | 3 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 582 | 196,6 | |
| EMB190 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 918 | 250 | |
| EMB190 | ICAO_A | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 500 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1 | 3 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 513 | 199,4 | |
| EMB190 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 826 | 250 | |
| EMB190 | ICAO_A | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB190 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 500 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1 | 3 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 382 | 204,8 | |
| EMB190 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 658 | 250 | |
| EMB190 | ICAO_A | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB190 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 899 | 194,4 | |
| EMB190 | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 171 | 250 | |
| EMB190 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 824 | 197 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB190 | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 069 | 250 | |
| EMB190 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 628 | 199,7 | |
| EMB190 | ICAO_B | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 969 | 250 | |
| EMB190 | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 603 | 205,1 | |
| EMB190 | ICAO_B | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 784 | 250 | |
| EMB190 | ICAO_B | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB190 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB190 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 622 | 195 | |
| EMB195 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 965 | 250 | |
| EMB195 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 556 | 197,6 | |
| EMB195 | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 872 | 250 | |
| EMB195 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 489 | 200,2 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB195 | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 781 | 250 | |
| EMB195 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 364 | 205,7 | |
| EMB195 | DEFAULT | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 615 | 250 | |
| EMB195 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB195 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 500 | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1 | 3 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 605 | 196,5 | |
| EMB195 | ICAO_A | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 930 | 250 | |
| EMB195 | ICAO_A | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB195 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 500 | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1 | 3 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 538 | 198,1 | |
| EMB195 | ICAO_A | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 871 | 250 | |
| EMB195 | ICAO_A | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 500 | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1 | 3 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 467 | 201,3 | |
| EMB195 | ICAO_A | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 768 | 250 | |
| EMB195 | ICAO_A | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 500 | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | 1 | 3 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 336 | 206,2 | |
| EMB195 | ICAO_A | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 607 | 250 | |
| EMB195 | ICAO_A | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB195 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB195 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 732 | 194,8 | |
| EMB195 | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 988 | 250 | |
| EMB195 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 664 | 197 | |
| EMB195 | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 895 | 250 | |
| EMB195 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 485 | 195 | |
| EMB195 | ICAO_B | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| EMB195 | ICAO_B | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 800 | 250 | |
| EMB195 | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 1 | | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 468 | 205,4 | |
| EMB195 | ICAO_B | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 631 | 250 | |
| EMB195 | ICAO_B | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| EMB195 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| F10062 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO | 1 000 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 2 196 | 154 | |
| F10062 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 1 647 | 169 | |
| F10062 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | TO | | 1 000 | 184 | |
| F10062 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 3 000 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | TO | | 1 000 | 250 | |
| F10062 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| F10062 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 7 500 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 10 000 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| F10062 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO | 1 000 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 1 982 | 161 | |
| F10062 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 1 487 | 176 | |
| F10062 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | TO | | 1 000 | 191 | |
| F10062 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 3 000 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | TO | | 1 000 | 250 | |
| F10062 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 5 500 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 7 500 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 10 000 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| F10062 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO | 1 000 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 1 819 | 167 | |
| F10062 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 1 364 | 182 | |
| F10062 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | TO | | 1 000 | 197 | |
| F10062 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 3 000 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | TO | | 1 000 | 250 | |
| F10062 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| F10062 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 7 500 | | | |
| F10062 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 10 000 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| F10065 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO | 1 000 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 2 446 | 157 | |
| F10065 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 1 835 | 172 | |
| F10065 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | TO | | 1 000 | 187 | |
| F10065 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 3 000 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | TO | | 1 000 | 250 | |
| F10065 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 5 500 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 7 500 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 10 000 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| F10065 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO | 1 000 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 2 218 | 165 | |
| F10065 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 1 664 | 180 | |
| F10065 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | TO | | 1 000 | 195 | |
| F10065 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 3 000 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | TO | | 1 000 | 250 | |
| F10065 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 5 500 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| F10065 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 10 000 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| F10065 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO | 1 000 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 2 021 | 171 | |
| F10065 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 1 516 | 186 | |
| F10065 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | TO | | 1 000 | 201 | |
| F10065 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 3 000 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | TO | | 1 000 | 250 | |
| F10065 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 5 500 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 7 500 | | | |
| F10065 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | TO | 10 000 | | | |
| F28MK2 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 6 | | | | |
| F28MK2 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 6 | 1 000 | | | |
| F28MK2 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 6 | | 2 229 | 155 | |
| F28MK2 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 672 | 170 | |
| F28MK2 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 185 | |
| F28MK2 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| F28MK2 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| F28MK2 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| F28MK2 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| F28MK2 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| F28MK2 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 6 | | | | |
| F28MK2 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 6 | 1 000 | | | |
| F28MK2 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 6 | | 2 011 | 162 | |
| F28MK2 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 508 | 177 | |
| F28MK2 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 192 | |
| F28MK2 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| F28MK2 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| F28MK2 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| F28MK2 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| F28MK2 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 6 | | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 6 | 1 000 | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 6 | | 2 103 | 152 | |
| F28MK4 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 578 | 167 | |
| F28MK4 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 182 | |
| F28MK4 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| F28MK4 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| F28MK4 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 6 | | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 6 | 1 000 | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 6 | | 1 941 | 157 | |
| F28MK4 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZERO | | 1 456 | 172 | |
| F28MK4 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 187 | |
| F28MK4 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| F28MK4 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 6 | | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 6 | 1 000 | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 6 | | 1 743 | 165 | |
| F28MK4 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 6 | | 1 307 | 180 | |
| F28MK4 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 195 | |
| F28MK4 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| F28MK4 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| F28MK4 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|--------------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| F28MK4 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| FAL20 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| FAL20 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 388 | 152 | |
| FAL20 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 500 | | | |
| FAL20 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 388 | 162 | |
| FAL20 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 041 | 177 | |
| FAL20 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| FAL20 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 432 | 250 | |
| FAL20 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| FAL20 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| FAL20 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| GII | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Obmedzené stúpanie | T-20-D | | | | |
| GII | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | T-20-D | 35 | | | |
| GII | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | T-20-D | | 1 500 | 162 | |
| GII | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | T-20-D | 400 | | | |
| GII | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | T-10-U | 520 | | | |
| GII | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | T-10-U | 1 500 | | | |
| GII | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | T-10-U | 3 000 | | | |
| GII | DEFAULT | 1 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T-0-U | | 1 675 | 192 | |
| GII | DEFAULT | 1 | 9 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T-0-U | | 1 775 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|--------------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| GII | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 5 500 | | | |
| GII | DEFAULT | 1 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 7 500 | | | |
| GII | DEFAULT | 1 | 12 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 10 000 | | | |
| GII | QF_FULL | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T-20-D | | | | |
| GII | QF_FULL | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T-20-D | 35 | | | |
| GII | QF_FULL | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T-20-D | | 1 500 | 162 | |
| GII | QF_FULL | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T-20-D | 400 | | | |
| GII | QF_FULL | 1 | 5 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | T-10-U | 520 | | | |
| GII | QF_FULL | 1 | 6 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | T-10-U | 1 500 | | | |
| GII | QF_FULL | 1 | 7 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | T-10-U | 3 000 | | | |
| GII | QF_FULL | 1 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T-0-U | | 1 675 | 192 | |
| GII | QF_FULL | 1 | 9 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T-0-U | | 1 775 | 250 | |
| GII | QF_FULL | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 5 500 | | | |
| GII | QF_FULL | 1 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 7 500 | | | |
| GII | QF_FULL | 1 | 12 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 10 000 | | | |
| GIIB | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Obmedzené stúpanie | T-20-D | | | | |
| GIIB | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | T-20-D | 35 | | | |
| GIIB | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Obmedzené stúpanie | T-20-D | | 1 500 | 156 | |
| GIIB | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | T-20-D | 400 | | | |
| GIIB | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | T-10-U | 520 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|--------------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| GIIB | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | T-10-U | 1 500 | | | |
| GIIB | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | T-10-U | 3 000 | | | |
| GIIB | DEFAULT | 1 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T-0-U | | 1 675 | 192 | |
| GIIB | DEFAULT | 1 | 9 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T-0-U | | 1 775 | 250 | |
| GIIB | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 5 500 | | | |
| GIIB | DEFAULT | 1 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 7 500 | | | |
| GIIB | DEFAULT | 1 | 12 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 10 000 | | | |
| GIIB | QF_FULL | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T-20-D | | | | |
| GIIB | QF_FULL | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T-20-D | 35 | | | |
| GIIB | QF_FULL | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T-20-D | | 1 500 | 156 | |
| GIIB | QF_FULL | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T-20-D | 400 | | | |
| GIIB | QF_FULL | 1 | 5 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | T-10-U | 520 | | | |
| GIIB | QF_FULL | 1 | 6 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | T-10-U | 1 500 | | | |
| GIIB | QF_FULL | 1 | 7 | Stúpanie | Obmedzené stúpanie | T-10-U | 3 000 | | | |
| GIIB | QF_FULL | 1 | 8 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T-0-U | | 1 675 | 192 | |
| GIIB | QF_FULL | 1 | 9 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T-0-U | | 1 775 | 250 | |
| GIIB | QF_FULL | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 5 500 | | | |
| GIIB | QF_FULL | 1 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 7 500 | | | |
| GIIB | QF_FULL | 1 | 12 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 10 000 | | | |
| GIV | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T-20-D | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| GIV | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T-20-D | 35 | | | |
| GIV | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T-20-D | | 1 800 | 159,2 | |
| GIV | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T-20-U | 400 | | | |
| GIV | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-20-U | 600 | | | |
| GIV | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-20-U | 750 | | | |
| GIV | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-10-U | 1 850 | | | |
| GIV | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-10-U | 3 000 | | | |
| GIV | DEFAULT | 1 | 9 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T-0-U | | 1 750 | 250 | |
| GIV | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 5 000 | | | |
| GIV | DEFAULT | 1 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 6 000 | | | |
| GIV | DEFAULT | 1 | 12 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 7 000 | | | |
| GIV | DEFAULT | 1 | 13 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 8 000 | | | |
| GIV | DEFAULT | 1 | 14 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 9 000 | | | |
| GIV | DEFAULT | 1 | 15 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 10 000 | | | |
| GV | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T-20-D | | | | |
| GV | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T-20-D | 35 | | | |
| GV | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T-20-D | | 1 500 | 165,7 | |
| GV | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | T-20-U | 400 | | | |
| GV | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-20-U | 600 | | | |
| GV | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-20-U | 750 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| GV | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-10-U | 1 800 | | | |
| GV | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-10-U | 3 000 | | | |
| GV | DEFAULT | 1 | 9 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T-0-U | | 1 750 | 250 | |
| GV | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 5 000 | | | |
| GV | DEFAULT | 1 | 11 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 6 000 | | | |
| GV | DEFAULT | 1 | 12 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 7 000 | | | |
| GV | DEFAULT | 1 | 13 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 8 000 | | | |
| GV | DEFAULT | 1 | 14 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 9 000 | | | |
| GV | DEFAULT | 1 | 15 | Stúpanie | Max. stúpanie | T-0-U | 10 000 | | | |
| HS748A | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | TO | | | | |
| HS748A | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | TO | 1 000 | | | |
| HS748A | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | TO | | 917 | 127 | |
| HS748A | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 688 | 147 | |
| HS748A | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| HS748A | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| HS748A | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| HS748A | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| IA1125 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 12 | | | | |
| IA1125 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 12 | | 1 094 | 163 | |
| IA1125 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 12 | 1 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| IA1125 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INTR | | 1 094 | 188 | |
| IA1125 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| IA1125 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 286 | 250 | |
| IA1125 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| IA1125 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| IA1125 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| L1011 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 145 | 162 | |
| L1011 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INTR | | 1 609 | 182 | |
| L1011 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 202 | |
| L1011 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| L1011 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| L1011 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 068 | 165 | |
| L1011 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INTR | | 1 551 | 185 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| L1011 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 205 | |
| L1011 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| L1011 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| L1011 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 959 | 168 | |
| L1011 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INTR | | 1 469 | 188 | |
| L1011 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 208 | |
| L1011 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| L1011 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| L1011 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 857 | 171 | |
| L1011 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INTR | | 1 393 | 191 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| L1011 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 211 | |
| L1011 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| L1011 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| L1011 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 669 | 178 | |
| L1011 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INTR | | 1 252 | 198 | |
| L1011 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 218 | |
| L1011 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| L1011 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| L1011 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 501 | 184 | |
| L1011 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INTR | | 1 126 | 204 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| L1011 | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 224 | |
| L1011 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| L1011 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| L1011 | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| L10115 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 632 | 166 | |
| L10115 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INTR | | 1 974 | 186 | |
| L10115 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 206 | |
| L10115 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 1 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| L10115 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 1 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| L10115 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 547 | 168 | |
| L10115 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INTR | | 1 911 | 188 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| L10115 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 208 | |
| L10115 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 2 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| L10115 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 2 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 2 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| L10115 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 428 | 171 | |
| L10115 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INTR | | 1 821 | 191 | |
| L10115 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 211 | |
| L10115 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 3 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| L10115 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 3 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 3 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| L10115 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 317 | 175 | |
| L10115 | DEFAULT | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INTR | | 1 738 | 195 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| L10115 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 215 | |
| L10115 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 4 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| L10115 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 4 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 4 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| L10115 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 2 125 | 181 | |
| L10115 | DEFAULT | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INTR | | 1 594 | 201 | |
| L10115 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 221 | |
| L10115 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 5 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| L10115 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 5 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 5 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| L10115 | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 953 | 186 | |
| L10115 | DEFAULT | 6 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INTR | | 1 465 | 206 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| L10115 | DEFAULT | 6 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 226 | |
| L10115 | DEFAULT | 6 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 6 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| L10115 | DEFAULT | 6 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 6 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 6 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| L10115 | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 790 | 192 | |
| L10115 | DEFAULT | 7 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | INTR | | 1 343 | 212 | |
| L10115 | DEFAULT | 7 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 000 | 232 | |
| L10115 | DEFAULT | 7 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 7 | 7 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 250 | |
| L10115 | DEFAULT | 7 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 7 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| L10115 | DEFAULT | 7 | 10 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| L188 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 78-% | | | | |
| L188 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 78-% | 1 000 | | | |
| L188 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 78-% | | 1 653 | 133 | |
| L188 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 1 240 | 153 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| L188 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| L188 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| L188 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| L188 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| L188 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 78-% | | | | |
| L188 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 78-% | 1 000 | | | |
| L188 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 78-% | | 1 309 | 139 | |
| L188 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 982 | 159 | |
| L188 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| L188 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| L188 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| L188 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| L188 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 78-% | | | | |
| L188 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 78-% | 1 000 | | | |
| L188 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 78-% | | 905 | 147 | |
| L188 | DEFAULT | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 679 | 167 | |
| L188 | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| L188 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| L188 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| L188 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| LEAR25 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 20 | | | | |
| LEAR25 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 20 | | 1 698 | 171 | |
| LEAR25 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 20 | 1 500 | | | |
| LEAR25 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 698 | 196 | |
| LEAR25 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| LEAR25 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 2 075 | 250 | |
| LEAR25 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| LEAR25 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| LEAR25 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| LEAR35 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 20 | | | | |
| LEAR35 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 20 | | 1 493 | 158 | |
| LEAR35 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 20 | 1 500 | | | |
| LEAR35 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 493 | 183 | |
| LEAR35 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| LEAR35 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 706 | 250 | |
| LEAR35 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| LEAR35 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| LEAR35 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 25 | | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 25 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD11GE | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0/EXT | | 1 500 | 211 | |
| MD11GE | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 2 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 3 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0/RET | | 1 500 | 250 | |
| MD11GE | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/RET | 10 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 25 | | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 25 | 1 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0/EXT | | 1 500 | 210 | |
| MD11GE | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 2 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 3 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0/RET | | 1 500 | 250 | |
| MD11GE | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/RET | 10 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 25 | | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 25 | 1 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0/EXT | | 1 500 | 210 | |
| MD11GE | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 2 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 3 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0/RET | | 1 500 | 250 | |
| MD11GE | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/RET | 10 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 25 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD11GE | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 25 | 1 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0/EXT | | 1 500 | 209 | |
| MD11GE | DEFAULT | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 2 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 3 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0/RET | | 1 500 | 250 | |
| MD11GE | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/RET | 10 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 25 | | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 25 | 1 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0/EXT | | 1 500 | 208 | |
| MD11GE | DEFAULT | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 2 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 3 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0/RET | | 1 500 | 250 | |
| MD11GE | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/RET | 10 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 25 | | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 25 | 1 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0/EXT | | 1 500 | 208 | |
| MD11GE | DEFAULT | 6 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 2 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 3 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0/RET | | 1 500 | 250 | |
| MD11GE | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/RET | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD11GE | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 25 | | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 25 | 1 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0/EXT | | 1 500 | 207 | |
| MD11GE | DEFAULT | 7 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 2 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 3 000 | | | |
| MD11GE | DEFAULT | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0/RET | | 1 500 | 250 | |
| MD11GE | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/RET | 10 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 25 | | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 25 | 1 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0/EXT | | 1 500 | 206 | |
| MD11PW | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 2 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 3 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0/RET | | 1 500 | 250 | |
| MD11PW | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/RET | 10 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 25 | | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 25 | 1 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0/EXT | | 1 500 | 206 | |
| MD11PW | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 2 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 3 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 2 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0/RET | | 1 500 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD11PW | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/RET | 10 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 25 | | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 25 | 1 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0/EXT | | 1 500 | 205 | |
| MD11PW | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 2 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 3 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 3 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0/RET | | 1 500 | 250 | |
| MD11PW | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/RET | 10 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 25 | | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 25 | 1 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0/EXT | | 1 500 | 205 | |
| MD11PW | DEFAULT | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 2 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 3 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 4 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0/RET | | 1 500 | 250 | |
| MD11PW | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/RET | 10 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 25 | | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 25 | 1 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0/EXT | | 1 500 | 205 | |
| MD11PW | DEFAULT | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 2 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD11PW | DEFAULT | 5 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0/RET | | 1 500 | 250 | |
| MD11PW | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/RET | 10 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 6 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 25 | | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 6 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 25 | 1 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 6 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0/EXT | | 1 500 | 206 | |
| MD11PW | DEFAULT | 6 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 2 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 6 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 3 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 6 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0/RET | | 1 500 | 250 | |
| MD11PW | DEFAULT | 6 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/RET | 10 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 7 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 25 | | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 7 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 25 | 1 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 7 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 0/EXT | | 1 500 | 207 | |
| MD11PW | DEFAULT | 7 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 2 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 7 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/EXT | 3 000 | | | |
| MD11PW | DEFAULT | 7 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 0/RET | | 1 500 | 250 | |
| MD11PW | DEFAULT | 7 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | 0/RET | 10 000 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD81 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_INT | | 1 434,2 | 214,1 | |
| MD81 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD81 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 866,9 | 250 | |
| MD81 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD81 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_INT | | 1 346,9 | 218,7 | |
| MD81 | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 745 | 250 | |
| MD81 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD81 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_INT | | 1 266 | 223,2 | |
| MD81 | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 643,2 | 250 | |
| MD81 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD81 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD81 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_INT | | 1 211,7 | 226,3 | |
| MD81 | DEFAULT | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 577,9 | 250 | |
| MD81 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD81 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD81 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 500 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_15 | 3 000 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 169,8 | 250 | |
| MD81 | ICAO_A | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD81 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 500 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_15 | 3 000 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 089,3 | 250 | |
| MD81 | ICAO_A | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD81 | ICAO_A | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD81 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 500 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_15 | 3 000 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 049,8 | 250 | |
| MD81 | ICAO_A | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD81 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 500 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_15 | 3 000 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 998,8 | 250 | |
| MD81 | ICAO_A | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD81 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD81 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_INT | | 1 434,8 | 218,8 | |
| MD81 | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD81 | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 900,5 | 250 | |
| MD81 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD81 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_INT | | 1 345,2 | 223 | |
| MD81 | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 779,8 | 250 | |
| MD81 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD81 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_INT | | 1 264,5 | 227,4 | |
| MD81 | ICAO_B | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 664,2 | 250 | |
| MD81 | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD81 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD81 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_INT | | 1 211,1 | 230,2 | |
| MD81 | ICAO_B | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 594,3 | 250 | |
| MD81 | ICAO_B | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD81 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD82 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT4 | | 1 247,7 | 216,4 | |
| MD82 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | INT3 | 3 000 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 933 | 250 | |
| MD82 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD82 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT4 | | 1 169,5 | 220,7 | |
| MD82 | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | INT3 | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD82 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 805,5 | 250 | |
| MD82 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD82 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT4 | | 1 099,1 | 225,1 | |
| MD82 | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | INT3 | 3 000 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 710,9 | 250 | |
| MD82 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD82 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT4 | | 989,5 | 231,9 | |
| MD82 | DEFAULT | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | INT3 | 3 000 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 563,6 | 250 | |
| MD82 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD82 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD82 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INT4 | | 950,4 | 234,2 | |
| MD82 | DEFAULT | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | INT3 | 3 000 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 518,1 | 250 | |
| MD82 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD82 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD82 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 500 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_INT | 3 000 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 200 | 250 | |
| MD82 | ICAO_A | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD82 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 500 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_15 | 3 000 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 120,6 | 250 | |
| MD82 | ICAO_A | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD82 | ICAO_A | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD82 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 500 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_15 | 3 000 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 051,4 | 250 | |
| MD82 | ICAO_A | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD82 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 500 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_15 | 3 000 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 939,4 | 250 | |
| MD82 | ICAO_A | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD82 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 500 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_15 | 3 000 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 900 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD82 | ICAO_A | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD82 | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD82 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_INT | | 1 447,7 | 218,7 | |
| MD82 | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 952,8 | 250 | |
| MD82 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD82 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_INT | | 1 360,4 | 222,9 | |
| MD82 | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 838,2 | 250 | |
| MD82 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD82 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_INT | | 1 279,8 | 227,2 | |
| MD82 | ICAO_B | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 732,3 | 250 | |
| MD82 | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD82 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_INT | | 1 160,8 | 233,9 | |
| MD82 | ICAO_B | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 564,9 | 250 | |
| MD82 | ICAO_B | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD82 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_INT | | 1 131,1 | 236,1 | |
| MD82 | ICAO_B | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 522,4 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD82 | ICAO_B | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD82 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD83 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_INT | | 1 319 | 218,1 | |
| MD83 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 2 033,2 | 250 | |
| MD83 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD83 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_INT | | 1 239,2 | 222,2 | |
| MD83 | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 921,8 | 250 | |
| MD83 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD83 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_INT | | 1 158,7 | 226,6 | |
| MD83 | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 810 | 250 | |
| MD83 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD83 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_INT | | 1 049,7 | 233,6 | |
| MD83 | DEFAULT | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 649 | 250 | |
| MD83 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD83 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_INT | | 929,7 | 241,3 | |
| MD83 | DEFAULT | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 482,4 | 250 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD83 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD83 | DEFAULT | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD83 | ICAO_A | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 500 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 1 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_15 | 3 000 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_INT | | 1 269,6 | 250 | |
| MD83 | ICAO_A | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD83 | ICAO_A | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 500 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 2 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_15 | 3 000 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_INT | | 1 188,7 | 250 | |
| MD83 | ICAO_A | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD83 | ICAO_A | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 500 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 3 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_15 | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD83 | ICAO_A | 3 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_INT | | 1 109,5 | 250 | |
| MD83 | ICAO_A | 3 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD83 | ICAO_A | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 500 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 4 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_15 | 3 000 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 4 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_INT | | 989,8 | 250 | |
| MD83 | ICAO_A | 4 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD83 | ICAO_A | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 500 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 5 | 3 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_15 | 3 000 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 5 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_INT | | 880,1 | 250 | |
| MD83 | ICAO_A | 5 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD83 | ICAO_A | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD83 | ICAO_B | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD83 | ICAO_B | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_INT | | 1 546,8 | 221,1 | |
| MD83 | ICAO_B | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 2 056,2 | 250 | |
| MD83 | ICAO_B | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD83 | ICAO_B | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_INT | | 1 462 | 225,1 | |
| MD83 | ICAO_B | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 941,6 | 250 | |
| MD83 | ICAO_B | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD83 | ICAO_B | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_INT | | 1 376,3 | 229,2 | |
| MD83 | ICAO_B | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 837,5 | 250 | |
| MD83 | ICAO_B | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD83 | ICAO_B | 3 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 3 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD83 | ICAO_B | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_INT | | 1 249,5 | 236,1 | |
| MD83 | ICAO_B | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 671,1 | 250 | |
| MD83 | ICAO_B | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 4 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 4 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | T_15 | | | | |
| MD83 | ICAO_B | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | T_15 | 1 000 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | T_INT | | 1 130,3 | 243,6 | |
| MD83 | ICAO_B | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 3 000 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | T_ZERO | | 1 504,9 | 250 | |
| MD83 | ICAO_B | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 5 500 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 5 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 7 500 | | | |
| MD83 | ICAO_B | 5 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | T_ZERO | 10 000 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | EXT/11 | | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | EXT/11 | 1 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD9025 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | RET/0 | | 2 280 | 194 | |
| MD9025 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 3 000 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | RET/0 | | 1 000 | 250 | |
| MD9025 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 10 000 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | EXT/11 | | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | EXT/11 | 1 000 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | RET/0 | | 2 150 | 193 | |
| MD9025 | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 3 000 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | RET/0 | | 1 000 | 250 | |
| MD9025 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 10 000 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | EXT/11 | | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | EXT/11 | 1 000 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | RET/0 | | 2 031 | 192 | |
| MD9025 | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 3 000 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | RET/0 | | 1 000 | 250 | |
| MD9025 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 10 000 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | EXT/11 | | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | EXT/11 | 1 000 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | RET/0 | | 1 916 | 191 | |
| MD9025 | DEFAULT | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD9025 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | RET/0 | | 1 000 | 250 | |
| MD9025 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 10 000 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | EXT/11 | | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | EXT/11 | 1 000 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | RET/0 | | 1 840 | 190 | |
| MD9025 | DEFAULT | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 3 000 | | | |
| MD9025 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | RET/0 | | 1 000 | 250 | |
| MD9025 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 10 000 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | EXT/11 | | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | EXT/11 | 1 000 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | RET/0 | | 2 666 | 196 | |
| MD9028 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 3 000 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 1 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | RET/0 | | 1 000 | 250 | |
| MD9028 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 10 000 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | EXT/11 | | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | EXT/11 | 1 000 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | RET/0 | | 2 525 | 194 | |
| MD9028 | DEFAULT | 2 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 3 000 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 2 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | RET/0 | | 1 000 | 250 | |
| MD9028 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MD9028 | DEFAULT | 3 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | EXT/11 | | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 3 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | EXT/11 | 1 000 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 3 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | RET/0 | | 2 391 | 193 | |
| MD9028 | DEFAULT | 3 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 3 000 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 3 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | RET/0 | | 1 000 | 250 | |
| MD9028 | DEFAULT | 3 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 10 000 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 4 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | EXT/11 | | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 4 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | EXT/11 | 1 000 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 4 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | RET/0 | | 2 263 | 192 | |
| MD9028 | DEFAULT | 4 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 3 000 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 4 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | RET/0 | | 1 000 | 250 | |
| MD9028 | DEFAULT | 4 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 10 000 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 5 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | EXT/11 | | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 5 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | EXT/11 | 1 000 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 5 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | RET/0 | | 2 180 | 189 | |
| MD9028 | DEFAULT | 5 | 4 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 3 000 | | | |
| MD9028 | DEFAULT | 5 | 5 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | RET/0 | | 1 000 | 250 | |
| MD9028 | DEFAULT | 5 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | RET/0 | 10 000 | | | |
| MU3001 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| MU3001 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 1 130 | 142 | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| MU3001 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | 1 | 1 500 | | | |
| MU3001 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 1 | | 1 130 | 200 | |
| MU3001 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| MU3001 | DEFAULT | 1 | 6 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 555 | 250 | |
| MU3001 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| MU3001 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| MU3001 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| PA30 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15-D | | | | |
| PA30 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15-D | | 415 | 79 | |
| PA30 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15-D | | 500 | 113 | |
| PA30 | DEFAULT | 1 | 4 | Stúpanie | Max. vzlet | ZERO-D | 1 500 | | | |
| PA30 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. vzlet | ZERO-D | 3 000 | | | |
| PA30 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO-D | 5 500 | | | |
| PA30 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO-D | 7 500 | | | |
| PA30 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO-D | 10 000 | | | |
| PA42 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | ZER-DN | | | | |
| PA42 | DEFAULT | 1 | 2 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | ZER-DN | | 1 000 | 118 | |
| PA42 | DEFAULT | 1 | 3 | Stúpanie | Max. vzlet | ZER-DN | 1 000 | | | |
| PA42 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | ZERO | | 1 000 | 154 | |
| PA42 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| PA42 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 4 000 | | | |
| PA42 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 6 000 | | | |
| PA42 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 8 000 | | | |
| PA42 | DEFAULT | 1 | 9 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| SD330 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 10 | | | | |
| SD330 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 10 | 1 000 | | | |
| SD330 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 10 | | 971 | 117 | |
| SD330 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | INTR | | 728 | 137 | |
| SD330 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| SD330 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| SD330 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| SD330 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |
| SF340 | DEFAULT | 1 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| SF340 | DEFAULT | 1 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| SF340 | DEFAULT | 1 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 821 | 127 | |
| SF340 | DEFAULT | 1 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 366 | 147 | |
| SF340 | DEFAULT | 1 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| SF340 | DEFAULT | 1 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| SF340 | DEFAULT | 1 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| SF340 | DEFAULT | 1 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

| ID lietadla | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo kroku | Druh kroku | Stanovenie ľahu | ID klapky | Nadmorská výška koncového bodu (v stopách) | Rýchlosť stúpania (v stopách/min) | Koncový bod riadneho vzdušného priestoru (v uzloch) | Percento zrýchľovania (%) |
|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|-----------------|-----------|--|-----------------------------------|---|---------------------------|
| SF340 | DEFAULT | 2 | 1 | Vzlet | Max. vzlet | 15 | | | | |
| SF340 | DEFAULT | 2 | 2 | Stúpanie | Max. vzlet | 15 | 1 000 | | | |
| SF340 | DEFAULT | 2 | 3 | Zrýchľovanie | Max. vzlet | 15 | | 1 450 | 133 | |
| SF340 | DEFAULT | 2 | 4 | Zrýchľovanie | Max. stúpanie | 5 | | 1 088 | 153 | |
| SF340 | DEFAULT | 2 | 5 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 3 000 | | | |
| SF340 | DEFAULT | 2 | 6 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 5 500 | | | |
| SF340 | DEFAULT | 2 | 7 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 7 500 | | | |
| SF340 | DEFAULT | 2 | 8 | Stúpanie | Max. stúpanie | ZERO | 10 000 | | | |

Štandardné profily miest dotykov

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda | Vlastnícka kategória | Max. hrubá štartovacia hmotnosť (v librách) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (v librách) | Max. pristávacia vzdialenosť (v stopách) | Max. statický fah na úrovni mora (v librách) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy približenia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|--------------------------|----------------|---------------|-------------------|----------------------|---|---|--|--|----------------|---------------------------------|--------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| 1900D | Beech 1900D/PT6A67 | Turbo-vrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 16 950 | 14 940 | 1 696 | 3 367 | 1 | PT6A67 | CNT (lb) | 213 | 109 | Vrtuľa |
| 707 | Boeing 707-120/JT3C | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 302 400 | 188 900 | 6 682 | 10 120 | 1 | JT4A | CNT (lb) | 208 | 107 | Krídlo |
| 707120 | Boeing 707-120B/JT3D-3 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 302 400 | 188 900 | 6 893 | 14 850 | 1 | JT3D | CNT (lb) | 208 | 107 | Krídlo |
| 707320 | Boeing 707-320B/JT3D-7 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 334 000 | 247 000 | 5 622 | 19 000 | 1 | JT3D | CNT (lb) | 208 | 107 | Krídlo |
| 707QN | Boeing 707-320B/JT3D-7QN | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 334 000 | 247 000 | 5 622 | 19 000 | 2 | JT3DQ | CNT (lb) | 208 | 106 | Krídlo |
| 717200 | Boeing 717-200/BR 715 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 121 000 | 110 000 | 4 600 | 18 000 | 3 | BR715 | CNT (lb) | 203 | 105 | Trup |
| 720 | Boeing 720/JT3C | Tryskový | 4 | Veľká | Komerčná | 223 500 | 155 600 | 4 871 | 10 120 | 1 | JT4A | CNT (lb) | 208 | 107 | Krídlo |
| 720B | Boeing 720B/JT3D-3 | Tryskový | 4 | Veľká | Komerčná | 234 000 | 175 000 | 5 717 | 18 000 | 1 | JT3D | CNT (lb) | 208 | 107 | Krídlo |
| 727100 | Boeing 727-100/JT8D-7 | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 169 500 | 142 500 | 4 867 | 14 000 | 1 | 3JT8D | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 727200 | Boeing 727-200/JT8D-7 | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 217 600 | 163 300 | 5 571 | 11 895 | 1 | 3JT8D | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 727D15 | Boeing 727-200/JT8D-15 | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 208 000 | 169 000 | 4 922 | 15 500 | 1 | 3JT8D | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 727D17 | Boeing 727-200/JT8D-17 | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 208 000 | 169 000 | 5 444 | 16 000 | 2 | 3JT8DQ | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 727EM1 | FEDX 727-100/JT8D-7 | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 169 500 | 142 500 | 4 867 | 14 000 | 3 | 3JT8E7 | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda | Vlastnícka kategória | Max. hrubá štartovacia hmotnosť (v librách) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (v librách) | Max. pristávacia vzdialenosť (v stopách) | Max. statický ťah na úrovni mora (v librách) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy približenia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|---------------------------|------------|---------------|-------------------|----------------------|---|---|--|--|----------------|---------------------------------|--------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| 727EM2 | FEDX 727-200/JT8D-15 | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 208 000 | 169 000 | 4 922 | 15 500 | 3 | 3JT8E5 | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 727Q15 | Boeing 727-200/JT8D-15QN | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 208 000 | 169 000 | 4 922 | 15 500 | 2 | 3JT8DQ | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 727Q7 | Boeing 727-100/JT8D-7QN | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 169 500 | 142 500 | 4 867 | 14 000 | 2 | 3JT8DQ | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 727Q9 | Boeing 727-200/JT8D-9 | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 191 000 | 160 000 | 5 444 | 14 500 | 2 | 3JT8DQ | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 727QF | UPS 727-100 22C 25C | Tryskový | 3 | Veľká | Komerčná | 169 000 | 142 500 | 4 448 | 15 380 | 3 | TAY651 | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| 737 | Boeing 737/JT8D-9 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 109 000 | 98 000 | 3 900 | 14 500 | 1 | 2JT8DW | CNT (lb) | 201 | 101 | Krídlo |
| 737300 | Boeing 737-300/CFM56-3B-1 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 135 000 | 114 000 | 4 580 | 20 000 | 3 | CFM563 | CNT (lb) | 202 | 102 | Krídlo |
| 7373B2 | Boeing 737-300/CFM56-3B-2 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 139 500 | 114 000 | 4 580 | 22 000 | 3 | CFM563 | CNT (lb) | 202 | 102 | Krídlo |
| 737400 | Boeing 737-400/CFM56-3C-1 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 150 000 | 124 000 | 5 062 | 23 500 | 3 | CFM563 | CNT (lb) | 202 | 102 | Krídlo |
| 737500 | Boeing 737-500/CFM56-3C-1 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 133 500 | 111 000 | 4 551 | 20 000 | 3 | CFM563 | CNT (lb) | 202 | 102 | Krídlo |
| 737700 | Boeing 737-700/CFM56-7B24 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 154 500 | 129 200 | 4 445 | 24 000 | 3 | CF567B | CNT (lb) | 203 | 104 | Krídlo |
| 737800 | Boeing 737-800/CFM56-7B26 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 174 200 | 146 300 | 5 435 | 26 300 | 3 | CF567B | CNT (lb) | 203 | 104 | Krídlo |
| 737D17 | Boeing 737-200/JT8D-17 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 124 000 | 107 000 | 4 244 | 16 000 | 2 | 2JT8QW | CNT (lb) | 201 | 101 | Krídlo |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda | Vlastnícka kategória | Max. hrubá štartovacia hmotnosť (v librách) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (v librách) | Max. pristávacia vzdialenosť (v stopách) | Max. statický ťah na úrovni mora (v librách) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy približenia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|--|------------|---------------|-------------------|----------------------|---|---|--|--|----------------|---------------------------------|--------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| 737N17 | Boeing 737-200/JT8D-17 Nordam B737 LGW Hushkit | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 124 000 | 107 000 | 4 244 | 16 000 | 3 | 2JT8DN | CNT (lb) | 202 | 104 | Krídlo |
| 737N9 | Boeing 737/JT8D-9 Nordam B737 LGW Hushkit | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 109 000 | 98 000 | 3 900 | 14 500 | 3 | 2JT8DN | CNT (lb) | 202 | 104 | Krídlo |
| 737QN | Boeing 737/JT8D-9QN | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 109 000 | 98 000 | 3 900 | 14 500 | 2 | 2JT8QW | CNT (lb) | 201 | 101 | Krídlo |
| 747100 | Boeing 747-100/JT9DBD | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 733 000 | 516 600 | 5 727 | 33 042 | 2 | JT9DBD | CNT (lb) | 209 | 107 | Krídlo |
| 74710Q | Boeing 747-100/JT9D-7QN | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 733 000 | 564 000 | 6 200 | 45 500 | 3 | JT9DFL | CNT (lb) | 207 | 107 | Krídlo |
| 747200 | Boeing 747-200/JT9D-7 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 775 000 | 564 000 | 6 200 | 45 500 | 3 | JT9DFL | CNT (lb) | 207 | 107 | Krídlo |
| 74720A | Boeing 747-200/JT9D-7A | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 785 000 | 564 000 | 6 200 | 46 300 | 3 | JT9D7Q | CNT (lb) | 207 | 107 | Krídlo |
| 74720B | Boeing 747-200/JT9D-7Q | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 800 000 | 630 000 | 6 200 | 53 000 | 3 | JT9D7Q | CNT (lb) | 207 | 107 | Krídlo |
| 747400 | Boeing 747-400/PW4056 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 875 000 | 652 000 | 6 989 | 56 800 | 3 | PW4056 | CNT (lb) | 207 | 107 | Krídlo |
| 7478 | Boeing 747-8F/GENx-2B67 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 987 000 | 757 000 | 7 900 | 68 000 | 4 | GENX67 | CNT (lb) | 205 | 107 | Krídlo |
| 747SP | Boeing 747SP/JT9D-7 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 702 000 | 475 000 | 5 911 | 45 500 | 3 | JT9DFL | CNT (lb) | 207 | 107 | Krídlo |
| 757300 | Boeing 757-300/RB211-535E4B | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 275 000 | 224 000 | 5 651 | 43 100 | 3 | RR535E | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |
| 757PW | Boeing 757-200/PW2037 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 255 000 | 210 000 | 4 790 | 38 300 | 3 | PW2037 | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda | Vlastnícka kategória | Max. hrubá štartovacia hmotnosť (v librách) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (v librách) | Max. pristávacia vzdialenosť (v stopách) | Max. statický ťah na úrovni mora (v librách) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy približenia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|--|------------|---------------|-------------------|----------------------|---|---|--|--|----------------|---------------------------------|--------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| 757RR | Boeing 757-200/RB211-535E4 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 255 000 | 210 000 | 4 640 | 40 100 | 3 | RR535E | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |
| 767300 | Boeing 767-300/PW4060 | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 407 000 | 320 000 | 4 710 | 60 000 | 3 | 2CF680 | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |
| 767400 | Boeing 767-400ER/CF6-80C2B(F) | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 450 000 | 340 000 | 6 000 | 58 685 | 3 | CF680C | CNT (lb) | 205 | 102 | Krídlo |
| 767CF6 | Boeing 767-200/CF6-80A | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 315 500 | 270 000 | 4 700 | 48 000 | 3 | 2CF680 | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |
| 767JT9 | Boeing 767-200/JT9D-7R4D | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 351 000 | 270 000 | 4 744 | 48 000 | 3 | 2CF680 | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |
| 777200 | Boeing 777-200/GE90-76B | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 656 000 | 470 000 | 4 450 | 90 000 | 3 | GE90 | CNT (lb) | 205 | 105 | Krídlo |
| 777300 | Boeing 777-300/Trent 892 | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 660 000 | 524 000 | 6 012 | 77 000 | 0 | TRENT8 | CNT (lb) | 203 | 105 | Krídlo |
| 7773ER | Boeing 777-300ER/GE90-115B-EIS | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 775 000 | 554 000 | 5 805 | 115 000 | 3 | GE9015 | CNT (lb) | 204 | 107 | Krídlo |
| 7878R | Boeing 787-8/T1000-C/01 Family Plan Cert | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 502 500 | 380 000 | 5 090 | 70 000 | 4 | T1KBFP | CNT (lb) | 205 | 103 | Krídlo |
| A300-622R | Airbus A300-622R/PW4158 | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 378 533 | 308 647 | 4 735 | 58 000 | 3 | PW4158 | CNT (lb) | 202 | 103 | Krídlo |
| A300B4-203 | Airbus A300B4-200/CF6-50C2 | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 364 000 | 295 000 | 5 367 | 52 500 | 3 | 2CF650 | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |
| A310-304 | Airbus A310-304/GE CF6-80C2A2 | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 346 126 | 273 373 | 4 682 | 53 500 | 3 | A310 | CNT (lb) | 204 | 103 | Krídlo |
| A319-131 | Airbus A319-131/V2522-A5 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 166 449 | 137 789 | 4 364 | 22 000 | 3 | V2522A | CNT (lb) | 205 | 103 | Krídlo |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda | Vlastnícka kategória | Max. hrubá štartovacia hmotnosť (v librách) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (v librách) | Max. pristávacia vzdialenosť (v stopách) | Max. statický ťah na úrovni mora (v librách) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy približenia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|--------------------------------|------------|---------------|-------------------|----------------------|---|---|--|--|----------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| A320-211 | Airbus A320-211/CFM56-5A1 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 169 756 | 142 198 | 4 753 | 25 000 | 3 | CFM565 | CNT (lb) | 202 | 103 | Krídlo |
| A320-232 | Airbus A320-232/V2527-A5 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 169 756 | 145 505 | 4 917 | 26 500 | 3 | V2527A | CNT (lb) | 205 | 103 | Krídlo |
| A321-232 | Airbus A321-232/IAE V2530-A5 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 196 211 | 166 449 | 5 587 | 30 000 | 3 | V2530 | CNT (lb) | 202 | 103 | Krídlo |
| A330-301 | Airbus A330-301/GE CF6-80 E1A2 | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 478 400 | 383 604 | 5 966 | 67 500 | 3 | CF680E | CNT (lb) | 202 | 102 | Krídlo |
| A330-343 | Airbus A330-343/RR Trent 772B | Tryskový | 2 | Ťažká | Komerčná | 513 677 | 412 264 | 5 512 | 71 100 | 3 | TRENT7 | CNT (lb) | 205 | 102 | Krídlo |
| A340-211 | Airbus A340-211/CFM56-5C2 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 573 200 | 399 036 | 5 900 | 31 200 | 3 | CF565C | CNT (lb) | 206 | 107 | Krídlo |
| A340-642 | Airbus A340-642/RR Trent 556 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 804 687 | 564 383 | 6 919 | 56 000 | 4 | TRENT5 | CNT (lb) | 205 | 102 | Krídlo |
| A380-841 | Airbus A380-841/RR Trent 970 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 1 254 430 | 862 007 | 6 752 | 70 000 | 4 | TRENT9 | CNT (lb) | 205 | 105 | Krídlo |
| A380-861 | Airbus A380-861/EA GP7270 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 1 254 430 | 862 007 | 6 837 | 70 000 | 4 | GP7270 | CNT (lb) | 206 | 105 | Krídlo |
| BAC111 | BAC 111/SPEY MK511-14 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 89 600 | 82 000 | 4 449 | 11 400 | 2 | 2JT8D | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| BAE146 | BAe 146-200/ALF502R-5 | Tryskový | 4 | Veľká | Komerčná | 93 000 | 81 000 | 3 770 | 6 970 | 3 | AL502R | CNT (lb) | 206 | 108 | Krídlo |
| BAE300 | BAe 146-300/ALF502R-5 | Tryskový | 4 | Veľká | Komerčná | 97 500 | 84 500 | 3 960 | 6 970 | 3 | AL502R | CNT (lb) | 206 | 108 | Krídlo |
| BEC58P | Raytheon BARON 58P/TS10-520-L | Piestový | 2 | Malá | Všeobecné letectvo | 6 100 | 6 100 | 2 733 | 779 | 0 | TSIO52 | CNT (% of Max Static Thrust) | 215 | 109 | Vrtuľa |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda | Vlastnícka kategória | Max. hrubá štartovacia hmotnosť (v librách) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (v librách) | Max. pristávacia vzdialenosť (v stopách) | Max. statický ťah na úrovni mora (v librách) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy približenia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|------------------------------------|---------------|---------------|-------------------|----------------------|---|---|--|--|----------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| CIT3 | Cessna Citation III/TFE731-3-100S | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 20 000 | 17 000 | 2 770 | 3 650 | 3 | TF7313 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| CL600 | Canadair CL-600/ALF502L | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 36 000 | 33 000 | 3 300 | 7 500 | 3 | AL502L | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| CL601 | Canadair CL-601/CF34-3A | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 43 100 | 36 000 | 3 550 | 9 220 | 3 | CF34 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| CNA172 | Cessna 172R/Lycoming IO-360-L2A | Piestový | 1 | Malá | Všeobecné letectvo | 2 450 | 2 450 | 1 695 | 436 | 0 | IO360L | CNT (% of Max Static Thrust) | 215 | 109 | Vrtuľa |
| CNA182 | Cessna 182H/Continental O-470-R | Piestový | 1 | Malá | Všeobecné letectvo | 2 800 | 2 800 | 1 544 | 965 | 2 | O470R | CNT (lb) | 215 | 113 | Vrtuľa |
| CNA206 | Cessna 206H/Lycoming IO-540-AC | Piestový | 1 | Malá | Všeobecné letectvo | 3 600 | 3 600 | 1 880 | 798 | 0 | IO540 | Other (RPM) | 215 | 109 | Vrtuľa |
| CNA208 | Cessna 208/PT6A-114 | Turbovrtuľový | 1 | Malá | Všeobecné letectvo | 8 750 | 8 500 | 1 740 | 2 300 | 3 | PT6A114 | CNT (lb) | 210 | 109 | Vrtuľa |
| CNA20T | Cessna T206H/Lycoming TIO-540-A)1A | Piestový | 1 | Malá | Všeobecné letectvo | 3 600 | 3 600 | 1 880 | 825 | 0 | TIO540 | Other (RPM) | 215 | 109 | Vrtuľa |
| CNA441 | Cessna CONQUEST II /TPE331-8 | Turbovrtuľový | 2 | Malá | Komerčná | 9 900 | 9 400 | 1 939 | 1 535 | 0 | TPE331 | CNT (% of Max Static Thrust) | 210 | 111 | Vrtuľa |
| CNA500 | Cessna Citation II/JT15D-4 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 14 700 | 14 000 | 3 050 | 2 500 | 3 | JT15D1 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| CNA510 | Cessna Mustang Model 510/PW615F | Tryskový | 2 | Malá | Komerčná | 8 645 | 7 200 | 3 010 | 1 466 | 0 | PW615F | CNT (lb) | 203 | 113 | Trup |
| CNA525C | Cessna Citation CJ4 525C /FJ44-4A | Tryskový | 2 | Malá | Komerčná | 16 950 | 15 500 | 3 010 | 3 600 | 4 | FJ44-4 | CNT (lb) | 235 | 136 | Trup |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda | Vlastnícka kategória | Max. hrubá štartovacia hmotnosť (v librách) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (v librách) | Max. pristávacia vzdialenosť (v stopách) | Max. statický ťah na úrovni mora (v librách) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy približenia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|---|----------------|---------------|-------------------|----------------------|---|---|--|--|----------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| CNA55B | Cessna 550 Citation Bravo/PW530A | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 14 800 | 13 500 | 3 010 | 2 863 | 0 | PW530A | CNT (lb) | 203 | 113 | Trup |
| CNA560E | Cessna Citation Encore 560/PW535A | Tryskový | 2 | Malá | Komerčná | 16 300 | 13 680 | 3 000 | 3 313 | 3 | 2PW535 | CNT (lb) | 238 | 138 | Trup |
| CNA560U | Cessna Citation Ultra 560/JT15D-5D | Tryskový | 2 | Malá | Komerčná | 16 300 | 13 680 | 2 700 | 3 029 | 3 | 2J155D | CNT (lb) | 237 | 113 | Trup |
| CNA560XL | Cessna Citation Excel 560/PW545A | Tryskový | 2 | Malá | Komerčná | 20 000 | 16 830 | 3 000 | 3 824 | 3 | PW545A | CNT (lb) | 238 | 137 | Trup |
| CNA680 | Cessna Citation Sovereign 680/PW306C | Tryskový | 2 | Malá | Komerčná | 30 000 | 24 390 | 3 010 | 5 749 | 3 | PW306C | CNT (lb) | 236 | 136 | Trup |
| CNA750 | Cessna Citation X/Rolls Royce Allison AE3007C | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 35 700 | 31 800 | 3 500 | 6 407 | 3 | AE300C | CNT (lb) | 202 | 105 | Trup |
| CONCRD | Concorde/OLY593 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 400 000 | 245 000 | 10 600 | 38 100 | 0 | OLY593 | CNT (lb) | 206 | 106 | Krídlo |
| CRJ9-ER | Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 82 500 | 73 500 | 5 779 | 13 525 | 3 | CF348C5 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| CRJ9-LR | Bombardier CL-600-2D15/CL-600-2D24/CF34-8C5 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 84 500 | 75 100 | 5 680 | 13 525 | 3 | CF348C5 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| CVR580 | Convair CV-580/ALL 501-D15 | Turbo-vrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 58 000 | 52 000 | 4 256 | 8 100 | 0 | 501D13 | CNT (% of Max Static Thrust) | 214 | 112 | Vrtuľa |
| DC1010 | McDonnell Douglas DC10-10/CF6-6D | Tryskový | 3 | Ťažká | Komerčná | 455 000 | 363 000 | 5 820 | 40 000 | 3 | CF66D | CNT (lb) | 203 | 101 | Krídlo |
| DC1030 | McDonnell Douglas DC10-30/CF6-50C2 | Tryskový | 3 | Ťažká | Komerčná | 572 000 | 403 000 | 5 418 | 53 200 | 3 | CF66D | CNT (lb) | 203 | 101 | Krídlo |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda | Vlastnícka kategória | Max. hrubá štartovacia hmotnosť (v librách) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (v librách) | Max. pristávacia vzdialenosť (v stopách) | Max. statický ťah na úrovni mora (v librách) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy približenia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|---|------------|---------------|-------------------|----------------------|---|---|--|--|----------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| DC1040 | McDonnell Douglas DC10-40/JT9D-20 | Tryskový | 3 | Ťažká | Komerčná | 555 000 | 403 000 | 6 020 | 49 400 | 3 | CF66D | CNT (lb) | 203 | 101 | Krídlo |
| DC3 | Douglas DC-3/R1820-86 | Piestový | 2 | Veľká | Komerčná | 28 000 | 24 500 | 2 222 | 3 120 | 0 | 2R2800 | CNT (% of Max Static Thrust) | 213 | 110 | Vrtuľa |
| DC6 | Douglas DC-6/R2800-CB17 | Piestový | 4 | Veľká | Komerčná | 106 000 | 95 000 | 3 010 | 4 180 | 0 | 4R2800 | CNT (% of Max Static Thrust) | 213 | 110 | Vrtuľa |
| DC820 | Douglas DC-8-20/JT4A | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 317 600 | 194 400 | 6 527 | 11 850 | 1 | JT4A | CNT (lb) | 208 | 107 | Krídlo |
| DC850 | Douglas DC-8-50/JT3D-3B | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 325 000 | 240 000 | 5 400 | 18 000 | 1 | JT3D | CNT (lb) | 208 | 107 | Krídlo |
| DC860 | Douglas DC-8-60/JT3D-7 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 355 000 | 275 000 | 5 310 | 19 000 | 1 | JT3D | CNT (lb) | 208 | 107 | Krídlo |
| DC870 | Douglas DC-8-70/CFM56-2C-5 | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 355 000 | 258 000 | 6 500 | 22 000 | 3 | CFM562 | CNT (lb) | 206 | 106 | Krídlo |
| DC8QN | Douglas DC-8-60/JT8D-7QN | Tryskový | 4 | Ťažká | Komerčná | 355 000 | 275 000 | 5 310 | 19 000 | 2 | JT3DQ | CNT (lb) | 208 | 106 | Krídlo |
| DC910 | McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 90 700 | 81 700 | 5 030 | 14 000 | 1 | 2JT8D | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| DC930 | McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 114 000 | 102 000 | 4 680 | 14 500 | 1 | 2JT8D | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| DC93LW | McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9 w/ ABS Lightweight hushkit | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 114 000 | 102 000 | 4 680 | 14 500 | 3 | 2JT8DL | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| DC950 | McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D-17 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 121 000 | 110 000 | 4 880 | 16 000 | 2 | 2JT8DQ | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda | Vlastnícka kategória | Max. hrubá štartovacia hmotnosť (v librách) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (v librách) | Max. pristávacia vzdialenosť (v stopách) | Max. statický ťah na úrovni mora (v librách) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy približenia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|---|----------------|---------------|-------------------|----------------------|---|---|--|--|----------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| DC95HW | McDonnell Douglas DC-9-50/JT8D17 w/ ABS Heavyweight hushkit | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 121 000 | 110 000 | 4 880 | 16 000 | 3 | 2JT8DH | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| DC9Q7 | McDonnell Douglas DC-9-10/JT8D-7QN | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 90 700 | 81 700 | 5 030 | 14 000 | 2 | 2JT8DQ | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| DC9Q9 | McDonnell Douglas DC-9-30/JT8D-9QN | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 114 000 | 102 000 | 4 680 | 14 500 | 2 | 2JT8DQ | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| DHC6 | De Havilland DASH 6/PT6A-27 | Turbo-vrtuľový | 2 | Malá | Komerčná | 12 500 | 12 300 | 1 500 | 2 000 | 0 | PT6A27 | CNT (% of Max Static Thrust) | 210 | 109 | Vrtuľa |
| DHC6QP | De Havilland DASH 6/PT6A-27 Raisbeck Quiet PropMod | Turbo-vrtuľový | 2 | Malá | Komerčná | 12 500 | 12 300 | 1 500 | 2 000 | 0 | RAISQP | CNT (% of Max Static Thrust) | 210 | 109 | Vrtuľa |
| DHC7 | De Havilland DASH 7/PT6A-50 | Turbo-vrtuľový | 4 | Veľká | Komerčná | 41 000 | 39 000 | 2 150 | 2 850 | 3 | PT6A50 | CNT (% of Max Static Thrust) | 213 | 112 | Vrtuľa |
| DHC8 | Bombardier de Havilland DASH 8-100/PW121 | Turbo-vrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 34 500 | 33 900 | 3 000 | 4 750 | 3 | PW120 | CNT (% of Max Static Thrust) | 213 | 112 | Vrtuľa |
| DHC830 | Bombardier de Havilland DASH 8-300/PW123 | Turbo-vrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 43 000 | 42 000 | 3 500 | 4 918 | 3 | PW120 | CNT (% of Max Static Thrust) | 213 | 112 | Vrtuľa |
| DO228 | Dornier 228-202/TPE 311-5 | Turbo-vrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 13 669 | 13 448 | 2 375 | 2 240 | 3 | TPE331-5 | CNT (lb) | 216 | 110 | Vrtuľa |
| DO328 | Dornier 328-100/PW119C | Turbo-vrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 30 843 | 29 167 | 3 825 | 6 745 | 3 | PW119C | CNT (lb) | 214 | 109 | Vrtuľa |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda | Vlastnícka kategória | Max. hrubá štartovacia hmotnosť (v librách) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (v librách) | Max. pristávacia vzdialenosť (v stopách) | Max. statický ťah na úrovni mora (v librách) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy približenia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|--------------------------------------|---------------|---------------|-------------------|----------------------|---|---|--|--|----------------|---------------------------------|--------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| ECLIPSE500 | Eclipse 500/PW610F | Tryskový | 2 | Malá | Všeobecné letectvo | 6 000 | 5 600 | 2 389 | 1 031 | 3 | PW610F | CNT (lb) | 201 | 103 | Trup |
| EMB120 | Embraer 120 ER/Pratt & Whitney PW118 | Turbovrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 26 433 | 25 794 | 5 571 | 4 000 | 3 | EPW118 | CNT (lb) | 213 | 109 | Vrtuľa |
| EMB145 | Embraer 145 ER/Allison AE3007 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 45 420 | 41 230 | 4 232 | 7 500 | 3 | AE3007 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| EMB14L | Embraer 145 LR/Allison AE3007A1 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 48 500 | 42 550 | 4 232 | 7 500 | 3 | AE3007 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| EMB170 | Embraer ERJ170-100 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 82 012 | 72 312 | 4 029 | 13 800 | 3 | CF348E | CNT (lb) | 216 | 113 | Krídlo |
| EMB175 | Embraer ERJ170-200 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 85 517 | 74 957 | 4 130 | 13 800 | 3 | CF348E | CNT (lb) | 216 | 113 | Krídlo |
| EMB190 | Embraer ERJ190-100 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 114 199 | 97 003 | 4 081 | 18 500 | 3 | CF3410E | CNT (lb) | 205 | 105 | Krídlo |
| EMB195 | Embraer ERJ190-200 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 115 280 | 100 972 | 4 183 | 18 500 | 3 | CF3410E | CNT (lb) | 205 | 105 | Krídlo |
| F10062 | Fokker 100/TAY 620-15 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 95 000 | 85 500 | 4 560 | 13 900 | 3 | TAY620 | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| F10065 | Fokker 100/TAY 650-15 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 98 000 | 88 000 | 4 704 | 15 100 | 3 | TAY650 | CNT (lb) | 201 | 101 | Trup |
| F28MK2 | Fokker F-28-2000/RB183MK555 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 65 000 | 59 000 | 3 540 | 9 850 | 2 | RB183 | CNT (lb) | 216 | 104 | Trup |
| F28MK4 | Fokker F-28-4000/RB183MK555 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 73 000 | 64 000 | 3 546 | 9 900 | 2 | RB183P | CNT (lb) | 216 | 104 | Trup |
| FAL20 | Dassault FALCON 20/CF700-2D-2 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 28 700 | 27 300 | 2 490 | 4 500 | 2 | CF700 | CNT (lb) | 203 | 113 | Trup |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda | Vlastnícka kategória | Max. hrubá štartovacia hmotnosť (v librách) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (v librách) | Max. pristávacia vzdialenosť (v stopách) | Max. statický ťah na úrovni mora (v librách) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy približenia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|---------------------------------------|----------------|---------------|-------------------|----------------------|---|---|--|--|----------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| GII | Gulfstream GII/SPEY 511-8 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 64 800 | 58 500 | 3 200 | 11 400 | 2 | SPEYHK | CNT (lb) | 216 | 104 | Trup |
| GIIIB | Gulfstream GIIIB/GIII — SPEY 511-8 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 69 700 | 58 500 | 3 250 | 11 400 | 2 | SPEYHK | CNT (lb) | 216 | 104 | Trup |
| GIV | Gulfstream GIV-SP/TAY 611-8 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 74 600 | 66 000 | 3 190 | 13 850 | 3 | TAYGIV | CNT (lb) | 203 | 113 | Trup |
| GV | Gulfstream GV/BR 710 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 90 500 | 75 300 | 2 760 | 14 750 | 3 | BR710 | CNT (lb) | 205 | 105 | Trup |
| HS748A | Hawker Siddeley HS-748/DART MK532-2 | Turbo-vrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 46 500 | 43 000 | 3 360 | 5 150 | 2 | RDA532 | CNT (% of Max Static Thrust) | 212 | 110 | Vrtuľa |
| IA1125 | IAI-1125 ASTRA/TFE731-3A | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 23 500 | 20 700 | 3 689 | 3 700 | 3 | TF7313 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| L1011 | Lockheed Martin L-1011/RB211-22B | Tryskový | 3 | Ťažká | Komerčná | 430 000 | 358 000 | 5 693 | 42 000 | 3 | RB2112 | CNT (lb) | 203 | 101 | Krídlo |
| L10115 | Lockheed Martin L-1011-500/RB211-224B | Tryskový | 3 | Ťažká | Komerčná | 510 000 | 368 000 | 6 800 | 50 000 | 3 | RB2112 | CNT (lb) | 203 | 101 | Krídlo |
| L188 | Lockheed L-188C/ALL 501-D13 | Turbo-vrtuľový | 4 | Veľká | Komerčná | 116 000 | 98 100 | 4 960 | 8 000 | 0 | T56A7 | CNT (% of Max Static Thrust) | 214 | 112 | Vrtuľa |
| LEAR25 | Learjet 25/CJ610-8 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 15 000 | 13 500 | 2 620 | 2 950 | 2 | CJ610 | CNT (lb) | 202 | 113 | Trup |
| LEAR35 | Learjet 36/TFE731-2 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 18 300 | 15 300 | 3 076 | 3 500 | 3 | TF7312 | CNT (lb) | 216 | 113 | Trup |
| MD11GE | McDonnell Douglas MD-11/CF6-80C2D1F | Tryskový | 3 | Ťažká | Komerčná | 682 400 | 433 300 | 5 131 | 61 500 | 3 | 2CF68D | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |
| MD11PW | McDonnell Douglas MD-11/PW 4460 | Tryskový | 3 | Ťažká | Komerčná | 682 400 | 433 300 | 4 681 | 60 000 | 3 | PW4460 | CNT (lb) | 203 | 103 | Krídlo |

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda | Vlastnícka kategória | Max. hrubá štartovacia hmotnosť (v librách) | Max. hrubá pristávacia hmotnosť (v librách) | Max. pristávacia vzdialenosť (v stopách) | Max. statický ťah na úrovni mora (v librách) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy približenia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|--|---------------|---------------|-------------------|----------------------|---|---|--|--|----------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| MD81 | McDonnell Douglas MD-81/JT8D-209 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 140 000 | 128 000 | 4 860 | 19 300 | 3 | 2JT8D2 | CNT (lb) | 204 | 104 | Trup |
| MD82 | McDonnell Douglas MD-82/JT8D-217A | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 149 500 | 130 000 | 4 920 | 20 900 | 3 | 2JT8D2 | CNT (lb) | 204 | 104 | Trup |
| MD83 | McDonnell Douglas MD-83/JT8D-219 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 160 000 | 139 500 | 5 200 | 21 700 | 3 | 2JT8D2 | CNT (lb) | 204 | 104 | Trup |
| MD9025 | McDonnell Douglas MD-90/V2525-D5 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 156 000 | 142 000 | 3 000 | 25 000 | 3 | V2525 | CNT (lb) | 205 | 105 | Trup |
| MD9028 | McDonnell Douglas MD-90/V2528-D5 | Tryskový | 2 | Veľká | Komerčná | 156 000 | 142 000 | 3 000 | 28 000 | 3 | V2525 | CNT (lb) | 205 | 105 | Trup |
| MU3001 | Mitsubishi MU300-10 Diamond II/JT15D-5 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 14 100 | 13 200 | 2 800 | 2 500 | 3 | JT15D5 | CNT (lb) | 203 | 113 | Trup |
| PA28 | Piper Warrior PA-28-161/O-320-D3G | Piestový | 1 | Malá | Všeobecné letectvo | 2 325 | 2 325 | 1 695 | 400 | 0 | O320D3 | Other (RPM) | 213 | 113 | Vrtuľa |
| PA30 | Piper Twin Comanche PA-30/IO-320-B1A | Piestový | 2 | Malá | Všeobecné letectvo | 3 600 | 3 600 | 1 654 | 777 | 0 | IO320B | CNT (lb) | 213 | 113 | Vrtuľa |
| PA31 | Piper Navajo Chieftain PA-31-350/TIO-5 | Piestový | 2 | Malá | Všeobecné letectvo | 7 000 | 7 000 | 1 850 | 1 481 | 0 | TIO542 | Other (RPM) | 213 | 109 | Vrtuľa |
| PA42 | Piper PA-42/PT6A-41 | Turbovrtuľový | 2 | Malá | Všeobecné letectvo | 11 200 | 10 330 | 3 300 | 1 800 | 3 | PT6A41 | CNT (lb) | 213 | 109 | Vrtuľa |
| SABR80 | NA Sabreliner 80 | Tryskový | 2 | Veľká | Všeobecné letectvo | 33 720 | 27 290 | 2 490 | 3 962 | 2 | CF700 | CNT (lb) | 203 | 113 | Trup |
| SD330 | Short SD3-30/PT6A-45AR | Turbovrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 22 900 | 22 600 | 3 650 | 2 670 | 3 | PT6A45 | CNT (% of Max Static Thrust) | 211 | 109 | Vrtuľa |
| SF340 | Saab SF340B/CT7-9B | Turbovrtuľový | 2 | Veľká | Komerčná | 27 300 | 26 500 | 3 470 | 4 067 | 3 | CT75 | CNT (% of Max Static Thrust) | 211 | 110 | Vrtuľa |

Tabuľka I-6
Štandardné hmotnosti

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| 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 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| 717200 | 5 | 112 700 |
| 717200 | 6 | 121 000 |
| 720 | 1 | 145 000 |
| 720 | 2 | 155 000 |
| 720 | 3 | 165 000 |
| 720 | 4 | 180 000 |
| 720 | 5 | 190 000 |
| 720B | 1 | 165 000 |
| 720B | 2 | 175 000 |
| 720B | 3 | 185 000 |
| 720B | 4 | 200 000 |
| 720B | 5 | 210 000 |
| 727100 | 1 | 136 000 |
| 727100 | 2 | 143 000 |
| 727100 | 3 | 150 000 |
| 727100 | 4 | 158 000 |
| 727200 | 1 | 152 000 |
| 727200 | 2 | 163 000 |
| 727200 | 3 | 174 000 |
| 727200 | 4 | 185 000 |
| 727D15 | 1 | 156 000 |
| 727D15 | 2 | 164 000 |
| 727D15 | 3 | 175 000 |
| 727D15 | 4 | 189 000 |
| 727D15 | 5 | 204 000 |
| 727D17 | 1 | 157 000 |
| 727D17 | 2 | 169 000 |
| 727D17 | 3 | 180 000 |
| 727D17 | 4 | 189 000 |
| 727EM1 | 1 | 136 000 |
| 727EM1 | 2 | 143 000 |
| 727EM1 | 3 | 150 000 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| 727EM1 | 4 | 158 000 |
| 727EM2 | 1 | 156 000 |
| 727EM2 | 2 | 164 000 |
| 727EM2 | 3 | 175 000 |
| 727EM2 | 4 | 189 000 |
| 727EM2 | 5 | 204 000 |
| 727Q15 | 1 | 156 000 |
| 727Q15 | 2 | 164 000 |
| 727Q15 | 3 | 175 000 |
| 727Q15 | 4 | 189 000 |
| 727Q15 | 5 | 204 000 |
| 727Q7 | 1 | 136 000 |
| 727Q7 | 2 | 143 000 |
| 727Q7 | 3 | 150 000 |
| 727Q7 | 4 | 158 000 |
| 727Q9 | 1 | 156 000 |
| 727Q9 | 2 | 168 000 |
| 727Q9 | 3 | 180 000 |
| 727Q9 | 4 | 191 000 |
| 727QF | 1 | 136 000 |
| 727QF | 2 | 143 000 |
| 727QF | 3 | 150 000 |
| 727QF | 4 | 158 000 |
| 737 | 1 | 82 000 |
| 737 | 2 | 85 000 |
| 737 | 3 | 92 000 |
| 737 | 4 | 100 000 |
| 737300 | 1 | 108 800 |
| 737300 | 2 | 114 100 |
| 737300 | 3 | 119 900 |
| 737300 | 4 | 131 800 |
| 7373B2 | 1 | 108 800 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| 7373B2 | 2 | 114 100 |
| 7373B2 | 3 | 119 900 |
| 7373B2 | 4 | 131 800 |
| 7373B2 | M | 139 500 |
| 737400 | 1 | 115 800 |
| 737400 | 2 | 121 400 |
| 737400 | 3 | 127 700 |
| 737400 | 4 | 138 200 |
| 737400 | M | 150 000 |
| 737500 | 1 | 103 400 |
| 737500 | 2 | 108 500 |
| 737500 | 3 | 114 100 |
| 737500 | 4 | 125 700 |
| 737500 | 5 | 126 900 |
| 737500 | M | 128 500 |
| 737700 | 1 | 120 000 |
| 737700 | 2 | 125 000 |
| 737700 | 3 | 130 300 |
| 737700 | 4 | 141 100 |
| 737700 | 5 | 154 400 |
| 737700 | 6 | 154 500 |
| 737800 | 1 | 133 300 |
| 737800 | 2 | 139 200 |
| 737800 | 3 | 145 500 |
| 737800 | 4 | 156 700 |
| 737800 | 5 | 167 600 |
| 737800 | 6 | 172 300 |
| 737D17 | 1 | 90 000 |
| 737D17 | 2 | 95 000 |
| 737D17 | 3 | 100 000 |
| 737D17 | 4 | 105 000 |
| 737N17 | 1 | 90 000 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| 737N17 | 2 | 95 000 |
| 737N17 | 3 | 100 000 |
| 737N17 | 4 | 105 000 |
| 737N9 | 1 | 82 000 |
| 737N9 | 2 | 85 000 |
| 737N9 | 3 | 92 000 |
| 737N9 | 4 | 100 000 |
| 737QN | 1 | 82 000 |
| 737QN | 2 | 85 000 |
| 737QN | 3 | 92 000 |
| 737QN | 4 | 100 000 |
| 747100 | 1 | 475 000 |
| 747100 | 2 | 495 000 |
| 747100 | 3 | 520 000 |
| 747100 | 4 | 550 000 |
| 747100 | 5 | 625 000 |
| 747100 | 6 | 635 000 |
| 74710Q | 1 | 475 000 |
| 74710Q | 2 | 495 000 |
| 74710Q | 3 | 520 000 |
| 74710Q | 4 | 550 000 |
| 74710Q | 5 | 625 000 |
| 74710Q | 6 | 635 000 |
| 747200 | 1 | 525 000 |
| 747200 | 2 | 545 000 |
| 747200 | 3 | 565 000 |
| 747200 | 4 | 610 000 |
| 747200 | 5 | 665 000 |
| 747200 | 6 | 725 000 |
| 747200 | 7 | 775 000 |
| 74720A | 1 | 475 000 |
| 74720A | 2 | 500 000 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| 74720A | 3 | 520 000 |
| 74720A | 4 | 560 000 |
| 74720A | 5 | 610 000 |
| 74720A | 6 | 675 000 |
| 74720A | 7 | 725 000 |
| 74720B | 1 | 525 000 |
| 74720B | 2 | 545 000 |
| 74720B | 3 | 565 000 |
| 74720B | 4 | 610 000 |
| 74720B | 5 | 665 000 |
| 74720B | 6 | 725 000 |
| 74720B | 7 | 775 000 |
| 747400 | 1 | 545 000 |
| 747400 | 2 | 563 800 |
| 747400 | 3 | 583 100 |
| 747400 | 4 | 621 500 |
| 747400 | 5 | 669 500 |
| 747400 | 6 | 720 900 |
| 747400 | 7 | 776 600 |
| 747400 | 8 | 836 200 |
| 747400 | 9 | 875 000 |
| 7478 | 1 | 671 100 |
| 7478 | 2 | 691 200 |
| 7478 | 3 | 713 300 |
| 7478 | 4 | 752 400 |
| 7478 | 5 | 801 000 |
| 7478 | 6 | 853 400 |
| 7478 | 7 | 909 300 |
| 7478 | 8 | 969 000 |
| 7478 | 9 | 987 000 |
| 747SP | 1 | 400 000 |
| 747SP | 2 | 422 000 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| 747SP | 3 | 443 000 |
| 747SP | 4 | 475 000 |
| 747SP | 5 | 518 000 |
| 747SP | 6 | 560 000 |
| 747SP | 7 | 625 000 |
| 757300 | 1 | 203 900 |
| 757300 | 2 | 212 700 |
| 757300 | 3 | 222 100 |
| 757300 | 4 | 239 100 |
| 757300 | 5 | 260 700 |
| 757300 | 6 | 269 400 |
| 757PW | 1 | 183 200 |
| 757PW | 2 | 190 000 |
| 757PW | 3 | 197 500 |
| 757PW | 4 | 212 600 |
| 757PW | 5 | 230 900 |
| 757PW | 6 | 243 200 |
| 757PW | 7 | 255 000 |
| 757RR | 1 | 183 900 |
| 757RR | 2 | 191 200 |
| 757RR | 3 | 199 100 |
| 757RR | 4 | 215 200 |
| 757RR | 5 | 234 800 |
| 757RR | 6 | 243 200 |
| 757RR | 7 | 255 000 |
| 767300 | 1 | 265 000 |
| 767300 | 2 | 275 500 |
| 767300 | 3 | 286 400 |
| 767300 | 4 | 305 700 |
| 767300 | 5 | 330 000 |
| 767300 | 6 | 355 900 |
| 767300 | 7 | 367 700 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| 767400 | 1 | 288 818 |
| 767400 | 2 | 299 037 |
| 767400 | 3 | 310 125 |
| 767400 | 4 | 329 861 |
| 767400 | 5 | 354 427 |
| 767400 | 6 | 380 906 |
| 767400 | 7 | 422 420 |
| 767CF6 | 1 | 227 000 |
| 767CF6 | 2 | 236 000 |
| 767CF6 | 3 | 245 300 |
| 767CF6 | 4 | 261 400 |
| 767CF6 | 5 | 281 600 |
| 767CF6 | 6 | 303 300 |
| 767CF6 | 7 | 315 500 |
| 767JT9 | 1 | 228 500 |
| 767JT9 | 2 | 237 600 |
| 767JT9 | 3 | 247 000 |
| 767JT9 | 4 | 263 600 |
| 767JT9 | 5 | 284 600 |
| 767JT9 | 6 | 306 900 |
| 767JT9 | 7 | 317 100 |
| 777200 | 1 | 429 900 |
| 777200 | 2 | 442 400 |
| 777200 | 3 | 456 100 |
| 777200 | 4 | 483 100 |
| 777200 | 5 | 516 400 |
| 777200 | 6 | 551 700 |
| 777200 | 7 | 589 400 |
| 777200 | 8 | 629 500 |
| 777200 | 9 | 656 000 |
| 777300 | 1 | 435 100 |
| 777300 | 2 | 449 700 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| 777300 | 3 | 465 300 |
| 777300 | 4 | 493 100 |
| 777300 | 5 | 527 700 |
| 777300 | 6 | 564 500 |
| 777300 | 7 | 636 100 |
| 7773ER | 1 | 503 600 |
| 7773ER | 2 | 519 100 |
| 7773ER | 3 | 536 100 |
| 7773ER | 4 | 565 800 |
| 7773ER | 5 | 602 700 |
| 7773ER | 6 | 642 600 |
| 7773ER | 7 | 684 500 |
| 7773ER | 8 | 728 900 |
| 7773ER | 9 | 775 000 |
| 7878R | 1 | 343 400 |
| 7878R | 2 | 353 200 |
| 7878R | 3 | 363 900 |
| 7878R | 4 | 382 600 |
| 7878R | 5 | 405 700 |
| 7878R | 6 | 430 100 |
| 7878R | 7 | 455 900 |
| 7878R | 8 | 483 600 |
| 7878R | 9 | 502 500 |
| A300-622R | 1 | 278 700 |
| A300-622R | 2 | 290 300 |
| A300-622R | 3 | 302 400 |
| A300-622R | 4 | 324 100 |
| A300-622R | 5 | 353 300 |
| A300-622R | 6 | 378 500 |
| A300B4-203 | 1 | 262 000 |
| A300B4-203 | 2 | 280 000 |
| A300B4-203 | 3 | 295 000 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| 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 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| A330-301 | 5 | 439 200 |
| A330-301 | 6 | 469 100 |
| A330-301 | 7 | 478 400 |
| A330-343 | 1 | 369 200 |
| A330-343 | 2 | 380 800 |
| A330-343 | 3 | 392 900 |
| A330-343 | 4 | 414 300 |
| A330-343 | 5 | 441 900 |
| A330-343 | 6 | 472 000 |
| A330-343 | 7 | 513 700 |
| A340-211 | 1 | 369 500 |
| A340-211 | 2 | 381 600 |
| A340-211 | 3 | 394 100 |
| A340-211 | 4 | 416 600 |
| A340-211 | 5 | 446 000 |
| A340-211 | 6 | 477 600 |
| A340-211 | 7 | 573 200 |
| A340-642 | 1 | 524 100 |
| A340-642 | 2 | 540 700 |
| A340-642 | 3 | 557 800 |
| A340-642 | 4 | 588 000 |
| A340-642 | 5 | 628 600 |
| A340-642 | 6 | 671 300 |
| A340-642 | 7 | 811 300 |
| A380-841 | 1 | 799 160 |
| A380-841 | 2 | 822 921 |
| A380-841 | 3 | 847 265 |
| A380-841 | 4 | 890 164 |
| A380-841 | 5 | 945 893 |
| A380-841 | 6 | 1 006 106 |
| A380-841 | 7 | 1 066 266 |
| A380-841 | 8 | 1 254 430 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| A380-861 | 1 | 798 928 |
| A380-861 | 2 | 822 613 |
| A380-861 | 3 | 846 941 |
| A380-861 | 4 | 889 750 |
| A380-861 | 5 | 943 737 |
| A380-861 | 6 | 1 003 582 |
| A380-861 | 7 | 1 066 266 |
| A380-861 | 8 | 1 254 430 |
| BAC111 | 1 | 74 000 |
| BAC111 | 2 | 79 000 |
| BAC111 | 3 | 85 000 |
| BAE146 | 1 | 76 000 |
| BAE146 | 2 | 84 000 |
| BAE146 | 3 | 91 000 |
| BAE300 | 1 | 80 000 |
| BAE300 | 2 | 88 000 |
| BAE300 | 3 | 96 000 |
| BEC58P | 1 | 5 500 |
| CIT3 | 1 | 20 000 |
| CL600 | 1 | 36 000 |
| CL601 | 1 | 43 100 |
| CNA172 | 1 | 2 450 |
| CNA182 | 1 | 2 800 |
| CNA206 | 1 | 3 000 |
| CNA206 | 2 | 3 300 |
| CNA206 | 3 | 3 600 |
| CNA208 | 1 | 8 750 |
| CNA20T | 1 | 3 000 |
| CNA20T | 2 | 3 300 |
| CNA20T | 3 | 3 600 |
| CNA441 | 1 | 9 850 |
| CNA500 | 1 | 14 700 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| CNA510 | 1 | 8 645 |
| CNA525C | 1 | 16 950 |
| CNA55B | 1 | 14 800 |
| CNA560E | 1 | 16 300 |
| CNA560U | 1 | 16 300 |
| CNA560XL | 1 | 20 000 |
| CNA680 | 1 | 30 000 |
| CNA750 | 1 | 35 700 |
| CONCRD | 1 | 340 000 |
| CONCRD | 2 | 340 000 |
| CONCRD | 3 | 375 000 |
| CONCRD | 4 | 375 000 |
| CONCRD | 5 | 400 000 |
| CONCRD | 6 | 400 000 |
| CRJ9-ER | 1 | 67 500 |
| CRJ9-ER | 2 | 71 000 |
| CRJ9-ER | 3 | 75 000 |
| CRJ9-ER | 4 | 80 000 |
| CRJ9-ER | 5 | 82 500 |
| CRJ9-LR | 1 | 65 500 |
| CRJ9-LR | 2 | 69 000 |
| CRJ9-LR | 3 | 73 000 |
| CRJ9-LR | 4 | 78 000 |
| CRJ9-LR | 5 | 84 500 |
| CVR580 | 1 | 49 000 |
| CVR580 | 2 | 54 000 |
| CVR580 | 3 | 58 000 |
| DC1010 | 1 | 325 000 |
| DC1010 | 2 | 340 000 |
| DC1010 | 3 | 360 000 |
| DC1010 | 4 | 390 000 |
| DC1010 | 5 | 420 000 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| DC1010 | 6 | 450 000 |
| DC1030 | 1 | 375 000 |
| DC1030 | 2 | 390 000 |
| DC1030 | 3 | 405 000 |
| DC1030 | 4 | 436 000 |
| DC1030 | 5 | 476 000 |
| DC1030 | 6 | 517 000 |
| DC1030 | 7 | 561 000 |
| DC1040 | 1 | 364 000 |
| DC1040 | 2 | 379 000 |
| DC1040 | 3 | 393 000 |
| DC1040 | 4 | 423 000 |
| DC1040 | 5 | 462 000 |
| DC1040 | 6 | 502 000 |
| DC1040 | 7 | 544 000 |
| DC3 | 1 | 24 000 |
| DC3 | 2 | 26 000 |
| DC3 | 3 | 28 000 |
| DC6 | 1 | 85 000 |
| DC6 | 2 | 95 000 |
| DC6 | 3 | 105 000 |
| DC820 | 1 | 180 000 |
| DC820 | 2 | 190 000 |
| DC820 | 3 | 205 000 |
| DC820 | 4 | 225 000 |
| DC820 | 5 | 250 000 |
| DC820 | 6 | 270 000 |
| DC850 | 1 | 185 000 |
| DC850 | 2 | 195 000 |
| DC850 | 3 | 210 000 |
| DC850 | 4 | 230 000 |
| DC850 | 5 | 255 000 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| DC850 | 6 | 275 000 |
| DC860 | 1 | 220 000 |
| DC860 | 2 | 230 000 |
| DC860 | 3 | 245 000 |
| DC860 | 4 | 265 000 |
| DC860 | 5 | 290 000 |
| DC860 | 6 | 305 000 |
| DC860 | 7 | 325 000 |
| DC870 | 1 | 220 000 |
| DC870 | 2 | 230 000 |
| DC870 | 3 | 245 000 |
| DC870 | 4 | 265 000 |
| DC870 | 5 | 290 000 |
| DC870 | 6 | 305 000 |
| DC870 | 7 | 325 000 |
| DC8QN | 1 | 220 000 |
| DC8QN | 2 | 230 000 |
| DC8QN | 3 | 245 000 |
| DC8QN | 4 | 265 000 |
| DC8QN | 5 | 290 000 |
| DC8QN | 6 | 305 000 |
| DC8QN | 7 | 325 000 |
| DC910 | 1 | 70 000 |
| DC910 | 2 | 78 000 |
| DC910 | 3 | 85 000 |
| DC930 | 1 | 93 500 |
| DC930 | 2 | 103 000 |
| DC930 | 3 | 112 000 |
| DC93LW | 1 | 93 500 |
| DC93LW | 2 | 103 000 |
| DC93LW | 3 | 112 000 |
| DC950 | 1 | 100 000 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| DC950 | 2 | 107 000 |
| DC950 | 3 | 115 000 |
| DC95HW | 1 | 100 000 |
| DC95HW | 2 | 107 000 |
| DC95HW | 3 | 115 000 |
| DC9Q7 | 1 | 70 000 |
| DC9Q7 | 2 | 78 000 |
| DC9Q7 | 3 | 85 000 |
| DC9Q9 | 1 | 93 500 |
| DC9Q9 | 2 | 103 000 |
| DC9Q9 | 3 | 112 000 |
| DHC6 | 1 | 12 500 |
| DHC6QP | 1 | 12 500 |
| DHC7 | 1 | 38 950 |
| DHC8 | 1 | 31 000 |
| DHC830 | 1 | 38 700 |
| DO228 | 1 | 13 669 |
| DO328 | 1 | 30 843 |
| ECLIPSE500 | 1 | 5 500 |
| ECLIPSE500 | 2 | 5 891 |
| ECLIPSE500 | 3 | 6 000 |
| EMB120 | 1 | 22 475 |
| EMB145 | 1 | 35 500 |
| EMB145 | 2 | 39 500 |
| EMB145 | 3 | 41 800 |
| EMB145 | 4 | 44 000 |
| EMB14L | 1 | 35 275 |
| EMB14L | 2 | 39 675 |
| EMB14L | 3 | 41 900 |
| EMB14L | 4 | 44 100 |
| EMB14L | 5 | 46 300 |
| EMB14L | 6 | 48 500 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| EMB170 | 1 | 63 070 |
| EMB170 | 2 | 66 599 |
| EMB170 | 3 | 70 484 |
| EMB175 | 1 | 65 698 |
| EMB175 | 2 | 69 459 |
| EMB175 | 3 | 73 518 |
| EMB190 | 1 | 83 520 |
| EMB190 | 2 | 87 757 |
| EMB190 | 3 | 92 363 |
| EMB190 | 4 | 100 656 |
| EMB195 | 1 | 87 096 |
| EMB195 | 2 | 91 558 |
| EMB195 | 3 | 96 388 |
| EMB195 | 4 | 105 138 |
| F10062 | 1 | 78 000 |
| F10062 | 2 | 86 000 |
| F10062 | 3 | 93 000 |
| F10065 | 1 | 80 000 |
| F10065 | 2 | 88 000 |
| F10065 | 3 | 96 000 |
| F28MK2 | 1 | 58 000 |
| F28MK2 | 2 | 64 000 |
| F28MK4 | 1 | 61 000 |
| F28MK4 | 2 | 66 000 |
| F28MK4 | 3 | 73 000 |
| FAL20 | 1 | 28 660 |
| GII | 1 | 56 000 |
| GIIB | 1 | 59 245 |
| GIV | 1 | 63 410 |
| GV | 1 | 76 925 |
| HS748A | 1 | 46 500 |
| IA1125 | 1 | 23 500 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| L1011 | 1 | 330 000 |
| L1011 | 2 | 340 000 |
| L1011 | 3 | 355 000 |
| L1011 | 4 | 370 000 |
| L1011 | 5 | 400 000 |
| L1011 | 6 | 430 000 |
| L10115 | 1 | 345 000 |
| L10115 | 2 | 355 000 |
| L10115 | 3 | 370 000 |
| L10115 | 4 | 385 000 |
| L10115 | 5 | 413 000 |
| L10115 | 6 | 441 000 |
| L10115 | 7 | 470 000 |
| L188 | 1 | 93 000 |
| L188 | 2 | 102 000 |
| L188 | 3 | 115 000 |
| LEAR25 | 1 | 15 000 |
| LEAR35 | 1 | 18 300 |
| MD11GE | 1 | 395 000 |
| MD11GE | 2 | 410 000 |
| MD11GE | 3 | 425 000 |
| MD11GE | 4 | 460 000 |
| MD11GE | 5 | 495 000 |
| MD11GE | 6 | 535 000 |
| MD11GE | 7 | 580 000 |
| MD11PW | 1 | 395 000 |
| MD11PW | 2 | 410 000 |
| MD11PW | 3 | 425 000 |
| MD11PW | 4 | 460 000 |
| MD11PW | 5 | 495 000 |
| MD11PW | 6 | 535 000 |
| MD11PW | 7 | 580 000 |

| ID lietadla | Dĺžka úseku | Hmotnosť (v librách) |
|-------------|-------------|----------------------|
| 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 |

Tabuľka I-7

Koeficienty pre tryskové motory

| ID lietadla | Stanovenie ťahu | 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. stúpanie | 2 548,8 | - 6,7075 | - 0,014 | 0 | - 0,72 | | | | |
| 1900D | Max. vzlet | 3 374,6 | - 9,6869 | - 0,0046 | 0 | - 0,504 | | | | |
| 707320 | Všeobecné | - 25 447,4 | - 6,79039 | - 0,01775 | 0 | 0 | 33 299,8 | - 5 817 | | |
| 707320 | Max. stúpanie | 15 943,8 | - 13,9584 | 0,1672 | 5,7074E-06 | 0 | | | | |
| 707320 | Max. vzlet | 18 044,7 | - 15,7976 | 0,1893 | 6,4595E-06 | 0 | | | | |
| 707QN | Všeobecné | - 25 447,4 | - 6,79039 | - 0,01775 | 0 | 0 | 33 299,8 | - 5 817 | | |
| 707QN | Max. stúpanie | 15 943,8 | - 13,9584 | 0,1672 | 5,7074E-06 | 0 | | | | |
| 707QN | Max. vzlet | 18 044,7 | - 15,7976 | 0,1893 | 6,4595E-06 | 0 | | | | |
| 717200 | Max. stúpanie | 15 541,5 | - 17,8282 | 0,253495 | 0 | 0 | | | | |
| 717200 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 22 232 | - 18,025 | - 0,201 | 0 | - 218 | | | | |
| 717200 | Max. vzlet | 17 542,7 | - 19,588 | 0,234981 | 0 | 0 | | | | |
| 717200 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 22 280,7 | - 19,819 | - 0,097 | 0 | - 154,5 | | | | |
| 720B | Všeobecné | - 27 419,9 | - 5,81791 | - 0,01175 | 0 | 0 | 35 654,5 | - 6 560,9 | | |
| 720B | Max. stúpanie | 14 540,1 | - 13,4149 | 0,121548 | 1,78264E-06 | 0 | | | | |
| 720B | Max. vzlet | 16 768,6 | - 15,471 | 0,140178 | 2,0559E-06 | 0 | | | | |
| 727100 | Všeobecné | - 14 205,5 | - 4,53212 | 0 | 0 | 0 | 16 602,8 | - 1 403,02 | | |
| 727100 | Max. stúpanie | 12 029,2 | - 7,99864 | - 0,05203 | 5,44617E-06 | 0 | | | | |
| 727100 | Max. vzlet | 13 218,9 | - 8,78972 | - 0,05717 | 5,9848E-06 | 0 | | | | |
| 727D15 | Všeobecné | - 14 773,7 | - 5,09534 | 0 | 0 | 0 | 17 717,3 | - 1 845,07 | | |
| 727D15 | Max. stúpanie | 14 249,6 | - 8,103 | - 0,0436 | 0 | - 103 | | | | |
| 727D15 | Max. vzlet | 14 935,3 | - 7,459 | 0,3337 | 0 | - 14,78 | | | | |
| 727D15 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 15 524,3 | - 7,066 | 0 | 0 | - 32,38 | | | | |
| 727D17 | Všeobecné | - 14 773,7 | - 5,09534 | 0 | 0 | 0 | 17 717,3 | - 1 845,07 | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | 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/ $\sqrt{\vartheta}$)) | K4 (lb/(N1/ $\sqrt{\vartheta}$) ²) |
|-------------|---------------------------------------|------------|-----------|------------|--------------------------|------------|-------------|---------------------------|-----------------------------------|---|
| 727D17 | Max. stúpanie | 13 812,7 | - 7,52948 | 0,207702 | - 0,000025939 | 0 | | | | |
| 727D17 | Max. vzlet | 15 519,8 | - 8,46009 | 0,233373 | - 0,000029145 | 0 | | | | |
| 727EM1 | Max. stúpanie | 12 029,2 | - 7,99864 | - 0,05203 | 5,44617E-06 | 0 | | | | |
| 727EM1 | Max. vzlet | 13 218,9 | - 8,78972 | - 0,05717 | 5,9848E-06 | 0 | | | | |
| 727EM2 | Všeobecné | - 14 773,7 | - 5,09534 | 0 | 0 | 0 | 17 717,3 | - 1 845,07 | | |
| 727EM2 | Max. stúpanie | 14 249,6 | - 8,103 | - 0,0436 | 0 | - 103 | | | | |
| 727EM2 | Max. vzlet | 14 935,3 | - 7,459 | 0,3337 | 0 | - 14,78 | | | | |
| 727EM2 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 15 524,3 | - 7,066 | 0 | 0 | - 32,38 | | | | |
| 727Q15 | Všeobecné | - 14 773,7 | - 5,09534 | 0 | 0 | 0 | 17 717,3 | - 1 845,07 | | |
| 727Q15 | Max. stúpanie | 14 249,6 | - 8,103 | - 0,0436 | 0 | - 103 | | | | |
| 727Q15 | Max. vzlet | 14 935,3 | - 7,459 | 0,3337 | 0 | - 14,78 | | | | |
| 727Q15 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 15 524,3 | - 7,066 | 0 | 0 | - 32,38 | | | | |
| 727Q7 | Všeobecné | - 14 205,5 | - 4,53212 | 0 | 0 | 0 | 16 602,8 | - 1 403,02 | | |
| 727Q7 | Max. stúpanie | 12 029,2 | - 7,99864 | - 0,05203 | 5,44617E-06 | 0 | | | | |
| 727Q7 | Max. vzlet | 13 218,9 | - 8,78972 | - 0,05717 | 5,9848E-06 | 0 | | | | |
| 727Q9 | Všeobecné | - 14 095,4 | - 4,77532 | 0 | 0 | 0 | 16 666,2 | - 1 490,42 | | |
| 727Q9 | Max. stúpanie | 12 746,2 | - 8,11613 | - 0,00049 | - 4,53384E-06 | 0 | | | | |
| 727Q9 | Max. vzlet | 13 705,6 | - 8,72702 | - 0,00053 | - 4,8751E-06 | 0 | | | | |
| 727QF | Všeobecné | - 10 908 | - 23,3571 | - 0,0723 | - 0,00000138 | 0 | 10 929,8 | 2 380,86 | | |
| 727QF | Max. stúpanie | 11 266 | - 9,335 | 0,169297 | - 4,70391E-06 | 0 | | | | |
| 727QF | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 13 966 | - 9,335 | 0 | 0 | - 90 | | | | |
| 727QF | Max. trvalý výkon pri vysokej teplote | 14 687 | - 9,335 | 0 | 0 | - 90 | | | | |
| 727QF | Max. trvalý výkon | 11 987 | - 9,335 | 0,158001 | - 4,70391E-06 | 0 | | | | |
| 727QF | Max. vzlet | 14 100 | - 12,25 | 0,1495 | - 0,00001175 | 0 | | | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | E (lb) | F (lb/kt) | Ga (lb/ft) | Gb (lb/ft ²) | H (lb/°C) | K1 (lb/EPR) | K2 (lb/EPR ²) | K3 (lb/(N1/√θ)) | K4 (lb/(N1/√θ) ²) |
|-------------|-----------------------------------|------------|-----------|------------|--------------------------|-----------|-------------|---------------------------|-----------------|-------------------------------|
| 727QF | Max. vzlet pri vysokej teplote | 16 800 | - 12,25 | 0 | 0 | - 90 | | | | |
| 737 | Všeobecné | - 14 095,4 | - 4,77532 | 0 | 0 | 0 | 16 666,2 | - 1 490,42 | | |
| 737 | Max. stúpanie | 12 740,1 | - 7,93589 | - 0,02662 | - 4,2762E-07 | 0 | | | | |
| 737 | Max. vzlet | 13 847,9 | - 8,62596 | - 0,02894 | - 4,648E-07 | 0 | | | | |
| 737300 | Všeobecné | 11 106 | - 10,09 | - 0,0409 | 0 | 0 | | | - 369,8 | 4,835 |
| 737300 | Max. stúpanie | 17 383,1 | - 15,6072 | 0,148043 | - 0,000001 | - 24,2 | | | | |
| 737300 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 20 363,9 | - 17,0452 | - 0,06578 | - 0,000001 | - 119 | | | | |
| 737300 | Max. vzlet | 19 347 | - 25,8689 | 0,456499 | - 0,0000112 | - 14,78 | | | | |
| 737300 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 21 143,7 | - 26,2402 | 0,398451 | - 0,000014 | - 79,95 | | | | |
| 7373B2 | Všeobecné | 11 106 | - 10,09 | - 0,0409 | 0 | 0 | | | - 369,8 | 4,835 |
| 7373B2 | Max. stúpanie | 18 623,5 | - 16,4797 | 0,169674 | 0 | - 9,126 | | | | |
| 7373B2 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 21 906,6 | - 17,4327 | - 0,07536 | 0 | - 132,5 | | | | |
| 7373B2 | Max. vzlet | 21 480,7 | - 25,888 | 0,225791 | 0 | - 8,441 | | | | |
| 7373B2 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 25 393,2 | - 25,7175 | - 0,0246 | 0 | - 141,3 | | | | |
| 737400 | Všeobecné | 21 384 | - 13,79 | - 0,0435 | 0 | 0 | | | - 615,8 | 6,409 |
| 737400 | Max. stúpanie | 19 662,2 | - 18,221 | 0,207237 | 0 | 0 | | | | |
| 737400 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 22 875,1 | - 18,001 | - 0,07615 | 0 | - 124,7 | | | | |
| 737400 | Max. vzlet | 22 116,3 | - 26,0175 | 0,259442 | 0 | 0 | | | | |
| 737400 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 26 883,2 | - 26,1707 | - 0,04324 | 0 | - 159,7 | | | | |
| 737500 | Všeobecné | 11 106 | - 10,09 | 0,0409 | 0 | 0 | | | - 369,8 | 4,835 |
| 737500 | Max. stúpanie | 17 530,9 | - 16,3556 | 0,153997 | - 0,0000013 | - 23,39 | | | | |
| 737500 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 20 510,5 | - 17,1336 | - 0,07687 | - 0,0000004 | - 122,3 | | | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | 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) |
|-------------|-----------------------------------|------------|-----------|------------|--------------------------|------------|-------------|---------------------------|-----------------|-------------------------------|
| 737500 | Max. vzlet | 19 629,4 | - 26,7504 | 0,550433 | - 0,0000217 | - 7,999 | | | | |
| 737500 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 22 636,2 | - 28,0937 | 0,225263 | 0,0000409 | - 105,6 | | | | |
| 737700 | Max. stúpanie | 22 106,7 | - 23,7147 | 0,165546 | 0,0000065 | 0 | | | | |
| 737700 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 29 618,1 | - 24,596 | - 0,273 | 0 | - 249,1 | | | | |
| 737700 | Max. vzlet | 23 534,8 | - 29,3547 | 0,308407 | 0 | 0 | | | | |
| 737700 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 29 335,5 | - 28,632 | - 0,105 | 0 | - 195,6 | | | | |
| 737800 | Max. stúpanie | 22 403,5 | - 27,2645 | 0,305603 | 0 | 0 | | | | |
| 737800 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 26 593,3 | - 26,293 | - 0,078 | 0 | - 174,4 | | | | |
| 737800 | Max. vzlet | 26 089,1 | - 29,1098 | 0,143559 | 0 | 0 | | | | |
| 737800 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 30 143,2 | - 29,773 | - 0,029 | 0 | - 145,2 | | | | |
| 737D17 | Všeobecné | - 14 773,7 | - 5,09534 | 0 | 0 | 0 | 17 717,3 | - 1 845,07 | | |
| 737D17 | Max. stúpanie | 13 083,2 | - 7,13185 | 0,196733 | - 0,000024569 | 0 | | | | |
| 737D17 | Max. vzlet | 15 519,8 | - 8,46009 | 0,233373 | - 0,000029145 | 0 | | | | |
| 737N17 | Všeobecné | - 14 773,7 | - 5,09534 | 0 | 0 | 0 | 17 717,3 | - 1 845,07 | | |
| 737N17 | Max. stúpanie | 13 083,2 | - 7,13185 | 0,196733 | - 0,000024569 | 0 | | | | |
| 737N17 | Max. vzlet | 15 519,8 | - 8,46009 | 0,233373 | - 0,000029145 | 0 | | | | |
| 737N9 | Všeobecné | - 14 095,4 | - 4,77532 | 0 | 0 | 0 | 16 666,2 | - 1 490,42 | | |
| 737N9 | Max. stúpanie | 12 740,1 | - 7,93589 | - 0,02662 | - 4,2762E-07 | 0 | | | | |
| 737N9 | Max. vzlet | 13 847,9 | - 8,62596 | - 0,02894 | - 4,648E-07 | 0 | | | | |
| 737QN | Všeobecné | - 14 095,4 | - 4,77532 | 0 | 0 | 0 | 16 666,2 | - 1 490,42 | | |
| 737QN | Max. stúpanie | 12 740,1 | - 7,93589 | - 0,02662 | - 4,2762E-07 | 0 | | | | |
| 737QN | Max. vzlet | 13 847,9 | - 8,62596 | - 0,02894 | - 4,648E-07 | 0 | | | | |
| 74710Q | Všeobecné | - 141 079 | - 11,7298 | - 0,02833 | 0 | 0 | 201 105 | - 53 843 | | |
| 74710Q | Max. stúpanie | 36 791,4 | - 43,5074 | 0,3004 | - 0,0000092 | 0 | | | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | E (lb) | F (lb/kt) | Ga (lb/ft) | Gb (lb/ft ²) | H (lb/°C) | K1 (lb/EPR) | K2 (lb/EPR ²) | K3 (lb/(N1/√θ)) | K4 (lb/(N1/√θ) ²) |
|-------------|-----------------------------------|-----------|-----------|------------|--------------------------|-----------|-------------|---------------------------|-----------------|-------------------------------|
| 74710Q | Max. vzlet | 42 780,7 | - 50,59 | 0,349279 | - 0,000010697 | 0 | | | | |
| 747200 | Všeobecné | - 141 079 | - 11,7298 | - 0,02833 | 0 | 0 | 201 105 | - 53 843 | | |
| 747200 | Max. stúpanie | 36 791,4 | - 43,5074 | 0,3004 | - 0,0000092 | 0 | | | | |
| 747200 | Max. vzlet | 42 780,7 | - 50,59 | 0,349279 | - 0,000010697 | 0 | | | | |
| 74720A | Všeobecné | - 32 370 | - 7,83 | - 0,02105 | 0 | 0 | 47 590 | 0 | | |
| 74720A | Max. stúpanie | 34 860 | - 35 | 0,4962 | 0 | 0 | | | | |
| 74720A | Max. vzlet | 40 870 | - 40,11 | 0,4435 | 0 | 0 | | | | |
| 74720B | Všeobecné | - 28 110 | - 10,05 | - 0,03543 | 0 | 0 | 46 375 | 0 | | |
| 74720B | Max. stúpanie | 39 594 | - 38,08 | 0,5262 | 0 | 0 | | | | |
| 74720B | Max. vzlet | 48 866 | - 43,68 | 0,6641 | 0 | 0 | | | | |
| 747400 | Všeobecné | - 49 250 | 0 | 0 | 0 | 0 | 62 210 | 0 | | |
| 747400 | Max. stúpanie | 44 157,4 | - 42,6142 | 0,635772 | 0 | 0 | | | | |
| 747400 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 56 826,2 | - 45,4912 | - 0,20856 | 0 | - 392,3 | | | | |
| 747400 | Max. vzlet | 53 290,5 | - 53,434 | 0,606283 | 0 | 0 | | | | |
| 747400 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 66 921,4 | - 54,5627 | - 0,1278 | 0 | - 410,2 | | | | |
| 7478 | Priblíženie na voľnobehu | 5 920 | - 19,02 | 0,225 | 0 | 0 | | | | |
| 7478 | Max. stúpanie | 50 523 | - 39,8663 | 0,842437 | - 0,000015 | 0 | | | | |
| 7478 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 56 739,2 | - 27,469 | - 0,1411 | - 0,000015 | - 343,137 | | | | |
| 7478 | Max. vzlet | 64 247,2 | - 66,0662 | 0,481932 | 0,000004 | 0 | | | | |
| 7478 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 80 923,7 | - 71,3162 | - 0,30655 | - 0,00001 | - 520,464 | | | | |
| 747SP | Všeobecné | - 141 079 | - 11,7298 | - 0,02833 | 0 | 0 | 201 105 | - 53 843 | | |
| 747SP | Max. stúpanie | 36 791,4 | - 43,5074 | 0,3004 | - 0,0000092 | 0 | | | | |
| 747SP | Max. vzlet | 42 780,7 | - 50,59 | 0,349279 | - 0,000010697 | 0 | | | | |
| 757300 | Max. stúpanie | 29 549,2 | - 30,6086 | 0,398179 | 0 | 0 | | | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | 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) |
|-------------|-----------------------------------|----------|-----------|------------|--------------------------|------------|-------------|---------------------------|-----------------|-------------------------------|
| 757300 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 36 157 | - 30,9643 | - 0,16465 | 0 | - 250,7 | | | | |
| 757300 | Max. vzlet | 40 175,5 | - 35,323 | - 0,11328 | 0 | 0 | | | | |
| 757300 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 46 892,4 | - 35,6127 | - 0,53031 | 0 | - 241,7 | | | | |
| 757PW | Všeobecné | - 44 951 | - 0,83 | 0,0198 | 0 | 0 | 52 972 | 0 | | |
| 757PW | Max. stúpanie | 27 775,1 | - 27,6876 | 0,381725 | 0 | 0 | | | | |
| 757PW | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 34 748,3 | - 29,9467 | - 0,16641 | 0 | - 250,7 | | | | |
| 757PW | Max. vzlet | 36 214,8 | - 48,2704 | 0,908044 | 0 | 0 | | | | |
| 757PW | Max. vzlet pri vysokej teplote | 45 592,5 | - 49,7383 | 0,213208 | 0 | - 290,6 | | | | |
| 757RR | Všeobecné | - 44 907 | - 21,97 | - 0,0589 | 0 | 0 | 46 999 | 0 | | |
| 757RR | Max. stúpanie | 30 065,2 | - 32,4779 | 0,397321 | 0 | 0 | | | | |
| 757RR | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 36 735,1 | - 32,445 | - 0,16871 | 0 | - 258,4 | | | | |
| 757RR | Max. vzlet | 37 802,1 | - 38,2839 | 0,527181 | 0 | 0 | | | | |
| 757RR | Max. vzlet pri vysokej teplote | 45 336,5 | - 39,1302 | - 0,00514 | 0 | - 257,4 | | | | |
| 767300 | Všeobecné | - 49 250 | 0 | 0 | 0 | 0 | 62 210 | 0 | | |
| 767300 | Max. stúpanie | 45 480 | - 41,9 | 0,559 | 0 | 0 | | | | |
| 767300 | Max. vzlet | 56 370 | - 53 | 0,251 | 0 | 0 | | | | |
| 767400 | Max. stúpanie | 45 902,7 | - 39,5895 | 0,633446 | 0 | 0 | | | | |
| 767400 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 63 647,5 | - 41,082 | - 0,55 | 0 | - 562,3 | | | | |
| 767400 | Max. vzlet | 60 475,4 | - 56,8041 | 0,478788 | 0 | 0 | | | | |
| 767400 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 72 425,5 | - 55,569 | - 0,236 | 0 | - 416,2 | | | | |
| 767CF6 | Všeobecné | 62 790 | - 35,03 | - 0,1177 | 0 | 0 | | | - 1 610,37 | 14 |
| 767CF6 | Max. stúpanie | 38 057 | - 43,24 | 0,705 | 0 | 0 | | | | |
| 767CF6 | Max. vzlet | 44 769 | - 48,34 | 0,5 | 0 | 0 | | | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | 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 | Všeobecné | - 39 777 | - 17,367 | - 0,0467 | 0 | 0 | 56 550 | 0 | | |
| 767JT9 | Max. stúpanie | 38 700 | - 34,5 | 0,49 | 0 | 0 | | | | |
| 767JT9 | Max. vzlet | 43 190 | - 38,3 | 0,876 | 0 | 0 | | | | |
| 777200 | Všeobecné | 32 710 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | - 1 258 | 16,16 |
| 777200 | Max. stúpanie | 67 093,7 | - 85,7553 | 1,8498 | - 0,000076 | 0 | | | | |
| 777200 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 82 096,7 | - 72,2859 | - 0,32818 | - 0,0000179 | - 637 | | | | |
| 777200 | Max. vzlet | 93 672,6 | - 122,251 | 1,1818 | - 0,0000806 | 0 | | | | |
| 777200 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 114 758,6 | - 125,38 | - 0,159 | - 0,0000261 | - 702,4 | | | | |
| 777300 | Max. stúpanie | 64 636,2 | - 70,833 | 0,880073 | 0 | 0 | | | | |
| 777300 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 90 015,1 | - 70,745 | - 0,852 | 0 | - 823 | | | | |
| 777300 | Max. vzlet | 87 833,8 | - 97,7894 | 0,27543 | 0 | 0 | | | | |
| 777300 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 103 835,2 | - 97,831 | - 0,632 | 0 | - 549,1 | | | | |
| 7773ER | Priblíženie na voľnobehu | 8 950 | - 27,25 | 0,131 | 0 | 0 | | | | |
| 7773ER | Max. stúpanie | 92 110 | - 119 | 1,14 | - 0,000007 | 0 | | | | |
| 7773ER | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 96 550 | - 69,4 | - 0,542 | - 0,00005 | - 533 | | | | |
| 7773ER | Max. vzlet | 112 250 | - 120 | 0,713 | - 0,00011 | 0 | | | | |
| 7878R | Priblíženie na voľnobehu | 3 425 | - 12,03 | 0,0955 | 0 | 0 | | | | |
| 7878R | Max. stúpanie | 61 142,6 | - 78,8116 | 1,219801 | - 0,000039 | 0 | | | | |
| 7878R | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 65 000 | - 55 | 0,1 | - 0,00002 | - 404,274 | | | | |
| 7878R | Max. vzlet | 71 214,6 | - 93,4796 | 0,652462 | 0,000002 | 0 | | | | |
| 7878R | Max. vzlet pri vysokej teplote | 86 784,2 | - 92 | - 0,27021 | - 0,00001 | - 520,488 | | | | |
| A300-622R | Všeobecné | - 148 952 | - 6,71 | - 0,03 | 0 | 0 | 203 740 | - 50 104,7 | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | 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) |
|-------------|--|-----------|-----------|------------|--------------------------|------------|-------------|---------------------------|-----------------|-------------------------------|
| A300-622R | Priblíženie na voľnobehu | 8 432,8 | - 47,7662 | 0,750523 | - 0,000059071 | 0 | | | | |
| A300-622R | Priblíženie na voľnobehu pri vysokej teplote | 8 432,8 | - 47,7662 | 0,750523 | - 0,000059071 | 0 | | | | |
| A300-622R | Max. stúpanie | 44 457,2 | - 45,778 | 0,735506 | - 0,000015775 | 0 | | | | |
| A300-622R | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 52 183,7 | - 44,1929 | 0 | 0 | - 271 | | | | |
| A300-622R | Max. vzlet | 56 307,1 | - 50,9157 | 0,405632 | - 2,0986E-06 | 0 | | | | |
| A300-622R | Max. vzlet pri vysokej teplote | 61 250,3 | - 51,5373 | 0 | 0 | - 192 | | | | |
| A300B4-203 | Všeobecné | - 132 687 | - 30,4092 | - 0,10796 | 4,02686E-07 | 0 | | | 2 535,75 | - 8,23842 |
| A300B4-203 | Max. stúpanie | 43 416,5 | - 35 | - 0,12523 | 6,27209E-07 | 0 | | | | |
| A300B4-203 | Max. vzlet | 49 336,9 | - 39,8243 | - 0,14231 | 7,12738E-07 | 0 | | | | |
| A310-304 | Všeobecné | 41 317 | - 32,9 | - 0,0857 | - 0,0000016 | 0 | - 1 131,6 | 11,8 | | |
| A310-304 | Priblíženie na voľnobehu | 4 613,2 | - 22,0136 | 0,082133 | - 2,7376E-06 | 0 | | | | |
| A310-304 | Priblíženie na voľnobehu pri vysokej teplote | 4 613,2 | - 22,0136 | 0,082133 | - 2,7376E-06 | 0 | | | | |
| A310-304 | Max. stúpanie | 42 008 | - 49,5706 | 1,64076 | - 0,000043059 | 0 | | | | |
| A310-304 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 55 143,3 | - 37,4839 | 0 | 0 | - 505 | | | | |
| A310-304 | Max. vzlet | 50 530,5 | - 51,1538 | 1,26398 | - 0,000012839 | 0 | | | | |
| A310-304 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 71 457,7 | - 50,7768 | 0 | 0 | - 608 | | | | |
| A319-131 | Všeobecné | - 105 513 | - 6,58 | 0,006828 | - 8,055E-07 | 0 | 149 900 | - 42 300 | | |
| A319-131 | Priblíženie na voľnobehu | 1 219,5 | - 7,22737 | 0,154266 | - 0,000007955 | 0 | | | | |
| A319-131 | Priblíženie na voľnobehu pri vysokej teplote | 1 219,5 | - 7,22737 | 0,154266 | - 0,000007955 | 0 | | | | |
| A319-131 | Max. stúpanie | 14 957,2 | 1,71654 | 0,442593 | - 0,000013824 | 0 | | | | |
| A319-131 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 12 977,6 | 18,59062 | 0 | 0 | - 78,7 | | | | |
| A319-131 | Max. vzlet | 21 435,4 | - 21,3236 | 0,309465 | 1,26125E-05 | 0 | | | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | 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) |
|-------------|--|------------|-----------|------------|--------------------------|-----------|----------------|---------------------------|--------------------------------|---|
| A319-131 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 23 853,8 | - 18,7311 | 0 | 0 | - 76,8 | | | | |
| A320-211 | Všeobecné | 24 380 | - 18,534 | - 0,07842 | - 2,509E-07 | 0 | | | - 669,457 | 6,9451 |
| A320-211 | Priblíženie na voľnobehu | 2 858,8 | - 14,7325 | 0,096537 | - 6,7861E-06 | 0 | | | | |
| A320-211 | Priblíženie na voľnobehu pri vysokej teplote | 2 858,8 | - 14,7325 | 0,096537 | - 6,7861E-06 | 0 | | | | |
| A320-211 | Max. stúpanie | 16 859,1 | - 4,3786 | 0,183576 | 2,9851E-06 | 0 | | | | |
| A320-211 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 19 148,5 | - 6,50173 | 0 | 0 | - 95 | | | | |
| A320-211 | Max. vzlet | 23 652,9 | - 22,9338 | 0,295879 | - 5,4631E-06 | 0 | | | | |
| A320-211 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 27 385 | - 23,3 | 0 | 0 | - 132 | | | | |
| A320-232 | Všeobecné | - 65 083,3 | - 7,25 | - 0,01918 | 2,575E-08 | 0 | 87 817,6 | - 18 693,1 | | |
| A320-232 | Priblíženie na voľnobehu | 1 138,9 | - 6,52566 | 0,1667 | - 9,2579E-06 | 0 | | | | |
| A320-232 | Priblíženie na voľnobehu pri vysokej teplote | 1 138,9 | - 6,52566 | 0,1667 | - 9,2579E-06 | 0 | | | | |
| A320-232 | Max. stúpanie | 15 539,2 | - 4,08932 | 0,438331 | - 0,00001439 | 0 | | | | |
| A320-232 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 14 111,4 | 10,67953 | 0 | 0 | - 82,2 | | | | |
| A320-232 | Max. vzlet | 24 746,2 | - 25,2473 | 0,304165 | 9,2451E-06 | 0 | | | | |
| A320-232 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 29 506,5 | - 24,4165 | 0 | 0 | - 139 | | | | |
| A321-232 | Všeobecné | - 26 190,2 | - 6,6 | - 0,0197 | - 3,408E-07 | 0 | 33 032,2 | 0 | | |
| A321-232 | Priblíženie na voľnobehu | 1 274,1 | - 7,34054 | 0,175187 | - 0,000011478 | 0 | | | | |
| A321-232 | Priblíženie na voľnobehu pri vysokej teplote | 1 274,1 | - 7,34054 | 0,175187 | - 0,000011478 | 0 | | | | |
| A321-232 | Max. stúpanie | 21 870,8 | - 21,4867 | 0,380647 | - 5,5566E-06 | 0 | | | | |
| A321-232 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 24 158,5 | - 16,8504 | 0 | 0 | - 147 | | | | |
| A321-232 | Max. vzlet | 28 636,4 | - 26,7318 | 0,249782 | - 3,9163E-06 | 0 | | | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | 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) |
|-------------|--|------------|-----------|------------|--------------------------|------------|-------------|---------------------------|--------------------------------|--|
| A321-232 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 31 608,2 | - 25,9736 | 0 | 0 | - 114 | | | | |
| A330-301 | Všeobecné | - 36 339,3 | - 31,32 | - 0,1297 | 0 | 0 | | | 484,645 | 4,0056 |
| A330-301 | Priblíženie na voľnobehu | 4 572,4 | - 26,0005 | 0,013461 | 2,8669E-06 | 0 | | | | |
| A330-301 | Priblíženie na voľnobehu pri vysokej teplote | 4 572,4 | - 26,0005 | 0,013461 | 2,8669E-06 | 0 | | | | |
| A330-301 | Max. stúpanie | 34 249,9 | 25,9859 | 0,764157 | - 8,1437E-07 | 0 | | | | |
| A330-301 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 46 667,8 | 10,51272 | 0 | 0 | - 346 | | | | |
| A330-301 | Max. vzlet | 61 384,5 | - 48,4678 | 0,582821 | - 6,2628E-06 | 0 | | | | |
| A330-301 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 69 058 | - 46,465 | 0 | 0 | - 288 | | | | |
| A330-343 | Všeobecné | - 127 410 | - 9,31 | - 0,0386 | 0,000000569 | 0 | 162 922 | - 29 498,6 | | |
| A330-343 | Priblíženie na voľnobehu | 3 134,3 | - 13,0338 | 0,085938 | 1,7155E-06 | 0 | | | | |
| A330-343 | Priblíženie na voľnobehu pri vysokej teplote | 3 134,3 | - 13,0338 | 0,085938 | 1,7155E-06 | 0 | | | | |
| A330-343 | Max. stúpanie | 44 462 | - 12,031 | 0,711026 | 5,12762E-06 | 0 | | | | |
| A330-343 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 63 522,4 | - 50,7504 | 0 | 0 | - 411 | | | | |
| A330-343 | Max. vzlet | 69 831 | - 77,9676 | 0,882955 | - 0,000026894 | 0 | | | | |
| A330-343 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 85 732,2 | - 78,8957 | 0 | 0 | - 451 | | | | |
| A340-211 | Všeobecné | 19 716 | - 17,65 | - 0,0878 | 0 | 0 | | | - 590,77 | 7,341 |
| A340-211 | Priblíženie na voľnobehu | 4 019,5 | - 20,508 | - 0,02271 | 1,16972E-05 | 0 | | | | |
| A340-211 | Priblíženie na voľnobehu pri vysokej teplote | 4 019,5 | - 20,508 | - 0,02271 | 1,16972E-05 | 0 | | | | |
| A340-211 | Max. stúpanie | 26 802,9 | - 28,8264 | 0,31673 | 3,50144E-06 | 0 | | | | |
| A340-211 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 31 091,8 | - 31,4492 | 0 | 0 | - 160 | | | | |
| A340-211 | Max. vzlet | 29 929,8 | - 30,7732 | 0,29922 | - 4,1757E-06 | 0 | | | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | 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/ $\sqrt{\vartheta}$)) | K4 (lb/(N1/ $\sqrt{\vartheta}$) ²) |
|-------------|--|----------|-----------|------------|--------------------------|------------|----------------|---------------------------|-----------------------------------|--|
| A340-211 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 34 594,4 | - 30,094 | 0 | 0 | - 175 | | | | |
| A340-642 | Priblíženie na voľnobehu | 6 529,4 | - 29,9521 | 0,272155 | - 0,000020281 | 0 | | | | |
| A340-642 | Priblíženie na voľnobehu pri vysokej teplote | 6 529,4 | - 29,9521 | 0,272155 | - 0,000020281 | 0 | | | | |
| A340-642 | Max. stúpanie | 42 621,6 | - 44,2784 | 0,484124 | 2,668E-07 | 0 | | | | |
| A340-642 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 50 112 | - 60,5262 | 0 | 0 | - 212 | | | | |
| A340-642 | Max. vzlet | 55 248,1 | - 61,4744 | 0,506968 | - 9,6324E-06 | 0 | | | | |
| A340-642 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 63 276,8 | - 59,6458 | 0 | 0 | - 300 | | | | |
| A380-841 | Priblíženie na voľnobehu | 10 914,8 | - 31,2899 | - 2,1424 | 0,000260636 | 0 | | | | |
| A380-841 | Priblíženie na voľnobehu pri vysokej teplote | 10 914,8 | - 31,2899 | - 2,1424 | 0,000260636 | 0 | | | | |
| A380-841 | Max. stúpanie | 63 586,2 | - 53,9292 | 1,23082 | - 0,00003343 | 0 | | | | |
| A380-841 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 72 974,3 | - 52,6993 | 0 | 0 | - 420 | | | | |
| A380-841 | Max. vzlet | 71 176,1 | - 84,4052 | 0,220679 | 0,000428339 | 0 | | | | |
| A380-841 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 90 820,8 | - 94,5354 | 0 | 0 | - 610 | | | | |
| A380-861 | Priblíženie na voľnobehu | 8 921,7 | - 30,2153 | - 0,87777 | 0,000104691 | 0 | | | | |
| A380-861 | Priblíženie na voľnobehu pri vysokej teplote | 8 921,7 | - 30,2153 | - 0,87777 | 0,000104691 | 0 | | | | |
| A380-861 | Max. stúpanie | 66 053,2 | - 61,754 | 0,977183 | - 0,000025178 | 0 | | | | |
| A380-861 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 73 729,7 | - 65,1895 | 0 | 0 | - 324 | | | | |
| A380-861 | Max. vzlet | 70 053,6 | - 76,0931 | 0,838794 | - 0,000010766 | 0 | | | | |
| A380-861 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 83 320,5 | - 82,3362 | 0 | 0 | - 432 | | | | |
| BAC111 | Max. stúpanie | 9 827,9 | - 5,89674 | - 0,01966 | 0 | 0 | | | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | 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) |
|-------------|-----------------|----------|-----------|------------|--------------------------|------------|----------------|---------------------------|--------------------------------|---|
| BAC111 | Max. vzlet | 11 168,1 | - 6,70084 | - 0,02234 | 0 | 0 | | | | |
| BAE146 | Všeobecné | - 13 783 | - 9,9585 | 0,056057 | - 1,23124E-05 | 0 | | | 304,295 | - 0,84327 |
| BAE146 | Max. stúpanie | 6 339,4 | - 9,9585 | 0,056057 | - 0,0000035 | 0 | | | | |
| BAE146 | Max. vzlet | 6 542,4 | - 9,9585 | 0,056057 | - 0,0000035 | 0 | | | | |
| BAE300 | Všeobecné | - 13 783 | - 9,9585 | 0,056057 | - 1,23124E-05 | 0 | | | 304,295 | - 0,84327 |
| BAE300 | Max. stúpanie | 6 339,4 | - 9,9585 | 0,056057 | - 0,0000035 | 0 | | | | |
| BAE300 | Max. vzlet | 6 542,4 | - 9,9585 | 0,056057 | - 0,0000035 | 0 | | | | |
| CIT3 | Max. stúpanie | 2 987,4 | - 3,4992 | 0,06123 | - 1,1664E-06 | 0 | | | | |
| CIT3 | Max. vzlet | 3 319,3 | - 3,888 | 0,068032 | - 0,000001296 | 0 | | | | |
| CL600 | Max. stúpanie | 5 543,3 | - 5,6542 | 0,08442 | 0 | 0 | | | | |
| CL600 | Max. vzlet | 6 159,2 | - 6,2824 | 0,0938 | 0 | 0 | | | | |
| CL601 | Max. stúpanie | 6 517,3 | - 6,6476 | 0,09776 | 0 | 0 | | | | |
| CL601 | Max. vzlet | 7 241,4 | - 7,3862 | 0,10862 | 0 | 0 | | | | |
| CNA208 | Max. stúpanie | 2 953,9 | - 8,581 | - 0,00453 | - 7,2035E-07 | - 1,44 | | | | |
| CNA208 | Max. vzlet | 3 245,2 | - 11,69 | - 0,01053 | - 6,777E-07 | - 1,62 | | | | |
| CNA500 | Všeobecné | 1 743,1 | - 1,64678 | - 0,00201 | - 1,5642E-07 | 0 | | | - 49,6794 | 0,545 |
| CNA500 | Max. stúpanie | 1 919,5 | - 1,99614 | 0,0615 | - 2,40502E-06 | 0 | | | | |
| CNA500 | Max. vzlet | 2 132,8 | - 2,21793 | 0,068333 | - 2,67224E-06 | 0 | | | | |
| CNA510 | Všeobecné | 4 234,6 | - 1,68388 | 0,001047 | - 5,78019E-08 | 0 | | | - 103,817 | 0,811333 |
| CNA510 | Max. stúpanie | 1 486 | - 1,60533 | 0 | - 1,04748E-07 | 0 | | | | |
| CNA510 | Max. vzlet | 1 492,8 | - 1,87734 | 0 | - 2,55208E-06 | 0 | | | | |
| CNA525C | Všeobecné | 1 528,4 | - 2,83667 | - 0,00013 | 2,55648E-07 | 0 | | | - 51,50512788 | 0,724013467 |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | 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) |
|-------------|-----------------------------------|----------|-----------|------------|--------------------------|------------|-------------|---------------------------|--------------------------------|--|
| CNA525C | Max. stúpanie | 3 001,7 | - 2,38854 | 0,004585 | - 1,4045E-07 | 0 | | | | |
| CNA525C | Max. vzlet | 3 464,1 | - 2,5254 | 0,001981 | - 1,46353E-06 | 0 | | | | |
| CNA55B | Všeobecné | 1 373,8 | - 2,2903 | - 8,9E-05 | 3,2273E-08 | 0 | | | - 44,861 | 0,66327 |
| CNA55B | Max. stúpanie | 2 323,1 | - 2,4386 | 0,002159 | - 2,1456E-07 | 0 | | | | |
| CNA55B | Max. vzlet | 2 658,7 | - 2,6269 | - 0,00359 | 1,7262E-07 | 0 | | | | |
| CNA560E | Všeobecné | 1 533,4 | - 2,49247 | 0,011973 | - 6,90894E-07 | 0 | | | - 53,9835 | 0,839574 |
| CNA560E | Max. stúpanie | 3 194,3 | - 2,53358 | 0,028038 | 2,70832E-07 | 0 | | | | |
| CNA560E | Max. vzlet | 3 316,5 | - 2,7005 | 0,04349 | - 6,52616E-07 | 0 | | | | |
| CNA560U | Max. stúpanie | 2 597,5 | - 2,22178 | 0,023781 | 6,12239E-08 | 0 | | | | |
| CNA560U | Max. vzlet | 2 920 | - 2,0264 | 0,025133 | 2,95314E-07 | 0 | | | | |
| CNA560XL | Max. stúpanie | 3 454,5 | - 3,98132 | - 0,0704 | 0 | 0 | | | | |
| CNA560XL | Max. vzlet | 3 838,3 | - 4,42368 | - 0,07823 | 0 | 0 | | | | |
| CNA680 | Všeobecné | 2 904,8 | - 4,80092 | - 0,00174 | 5,62892E-07 | 0 | | | - 101,327 | 1,3401 |
| CNA680 | Max. stúpanie | 5 520,2 | - 5,32711 | - 0,02377 | 1,89918E-06 | 0 | | | | |
| CNA680 | Max. vzlet | 5 683 | - 6,55907 | - 0,00159 | 8,72971E-07 | 0 | | | | |
| CNA750 | Všeobecné | 4 778,6 | - 6,56521 | 0,000671 | - 4,11321E-07 | 0 | | | - 146,712 | 1,9748 |
| CNA750 | Max. stúpanie | 6 097,8 | - 7,0102 | - 0,00528 | 3,74689E-08 | 0 | | | | |
| CNA750 | Max. vzlet | 6 127,8 | - 7,07624 | - 0,00394 | 3,95764E-08 | 0 | | | | |
| CONCRD | Max. stúpanie | 33 252,1 | - 26,6 | 0,2328 | 0 | 0 | | | | |
| CONCRD | Max. vzlet | 39 653 | - 31,722 | 0,2776 | 0 | 0 | | | | |
| CRJ9-ER | Všeobecné | 6 087,3 | - 9,35507 | - 0,04736 | 1,55476E-07 | - 1,4767 | | | - 183,9266 | 2,785981 |
| CRJ9-ER | Priblíženie na voľnobehu | 1 163,1 | - 4,5855 | - 0,0238 | 1,63611E-06 | - 0,0249 | | | | |
| CRJ9-ER | Max. stúpanie | 10 438,3 | - 9,64192 | 0,15855 | - 3,00077E-07 | - 1,3095 | | | | |
| CRJ9-ER | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 12 973,4 | - 9,57675 | - 0,05589 | 3,05523E-07 | - 100,415 | | | | |
| CRJ9-ER | Max. vzlet | 13 260,6 | - 16,6244 | 0,19849 | - 7,00045E-06 | - 1,6224 | | | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | E (lb) | F (lb/kt) | Ga (lb/ft) | Gb (lb/ft ²) | H (lb/°C) | K1 (lb/EPR) | K2 (lb/EPR ²) | K3 (lb/(N1/√θ)) | K4 (lb/(N1/√θ) ²) |
|-------------|-----------------------------------|------------|-----------|------------|--------------------------|-----------|-------------|---------------------------|-----------------|-------------------------------|
| CRJ9-ER | Max. vzlet pri vysokej teplote | 16 247,3 | - 17,4575 | 0,077341 | - 1,06353E-05 | - 109,219 | | | | |
| CRJ9-LR | Všeobecné | 6 087,3 | - 9,35507 | - 0,04736 | 1,55476E-07 | - 1,4767 | | | - 183,9266 | 2,785981 |
| CRJ9-LR | Priblíženie na voľnobehu | 1 163,1 | - 4,5855 | - 0,0238 | 1,63611E-06 | - 0,0249 | | | | |
| CRJ9-LR | Max. stúpanie | 10 438,3 | - 9,64192 | 0,15855 | - 3,00077E-07 | - 1,3095 | | | | |
| CRJ9-LR | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 12 973,4 | - 9,57675 | - 0,05589 | 3,05523E-07 | - 100,415 | | | | |
| CRJ9-LR | Max. vzlet | 13 260,6 | - 16,6244 | 0,19849 | - 7,00045E-06 | - 1,6224 | | | | |
| CRJ9-LR | Max. vzlet pri vysokej teplote | 16 247,3 | - 17,4575 | 0,077341 | - 1,06353E-05 | - 109,219 | | | | |
| DC1010 | Všeobecné | 25 027,6 | - 27,4313 | - 0,07828 | 0 | 0 | | | - 694,556 | 8,02362 |
| DC1010 | Max. stúpanie | 30 596 | - 28,4416 | - 0,10164 | 5,0902E-07 | 0 | | | | |
| DC1010 | Max. vzlet | 35 985,4 | - 30,9909 | - 0,11075 | 5,5465E-07 | 0 | | | | |
| DC1030 | Max. stúpanie | 38 520 | - 29,38 | 0,49 | 0 | 0 | | | | |
| DC1030 | Max. vzlet | 49 310 | - 42,42 | 0,61 | 0 | 0 | | | | |
| DC1040 | Všeobecné | - 143 602 | - 14,4996 | - 0,05026 | 0 | 0 | 204 567 | - 54 761,9 | | |
| DC1040 | Max. stúpanie | 34 087,9 | - 12,9859 | - 0,04641 | 2,3241E-07 | 0 | | | | |
| DC1040 | Max. vzlet | 41 594,9 | - 22,3071 | - 0,07971 | 3,9923E-07 | 0 | | | | |
| DC850 | Všeobecné | - 22 582,8 | - 6,58409 | - 0,02081 | 0 | 0 | 29 070,9 | - 4 341,84 | | |
| DC850 | Max. stúpanie | 14 243,5 | - 5,6565 | - 0,02021 | 1,0123E-07 | 0 | | | | |
| DC850 | Max. vzlet | 15 670,3 | - 5,8955 | - 0,02107 | 1,0551E-07 | 0 | | | | |
| DC860 | Všeobecné | - 27 959,5 | - 6,35297 | - 0,01835 | 0 | 0 | 35 850,3 | - 6 157,74 | | |
| DC860 | Max. stúpanie | 15 558,7 | - 7,2339 | - 0,02585 | 1,2947E-07 | 0 | | | | |
| DC860 | Max. vzlet | 16 740,5 | - 4,9394 | - 0,01765 | 8,8401E-08 | 0 | | | | |
| DC870 | Všeobecné | 11 106 | - 10,09 | - 0,0409 | 0 | 0 | | | - 369,8 | 4,835 |
| DC870 | Max. stúpanie | 18 859 | - 17,91 | 0,1953 | 0 | - 2,034 | | | | |
| DC870 | Max. vzlet | 20 758 | - 20,65 | 0,2173 | 0 | 0 | | | | |

| ID lietadla | Stanovenie ťahu | 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) |
|-------------|-----------------|------------|-----------|------------|--------------------------|------------|-------------|---------------------------|-----------------|-------------------------------|
| DC8QN | Všeobecné | - 27 959,5 | - 6,35297 | - 0,01835 | 0 | 0 | 35 850,3 | - 6 157,74 | | |
| DC8QN | Max. stúpanie | 15 558,7 | - 7,2339 | - 0,02585 | 1,2947E-07 | 0 | | | | |
| DC8QN | Max. vzlet | 16 740,5 | - 4,9394 | - 0,01765 | 8,8401E-08 | 0 | | | | |
| DC910 | Všeobecné | - 10 596,5 | - 1,51369 | - 0,00525 | 0 | 0 | 11 541,7 | 162,698 | | |
| DC910 | Max. stúpanie | 11 194,3 | - 3,0274 | - 0,01082 | 5,4181E-08 | 0 | | | | |
| DC910 | Max. vzlet | 12 308,2 | - 0,478 | 0,001708 | 8,55E-09 | 0 | | | | |
| DC930 | Všeobecné | - 13 523,2 | - 2,66888 | - 0,00925 | 0 | 0 | 15 803,6 | - 1 257,94 | | |
| DC930 | Max. stúpanie | 11 561,8 | - 2,94773 | - 0,01053 | 5,2756E-08 | 0 | | | | |
| DC930 | Max. vzlet | 12 972 | - 2,31038 | - 0,00826 | 4,1349E-08 | 0 | | | | |
| DC93LW | Všeobecné | - 13 523,2 | - 2,66888 | - 0,00925 | 0 | 0 | 15 803,6 | - 1 257,94 | | |
| DC93LW | Max. stúpanie | 11 561,8 | - 2,94773 | - 0,01053 | 5,2756E-08 | 0 | | | | |
| DC93LW | Max. vzlet | 12 972 | - 2,31038 | - 0,00826 | 4,1349E-08 | 0 | | | | |
| DC950 | Všeobecné | - 13 523,2 | - 2,66888 | - 0,00925 | 0 | 0 | 15 803,6 | - 1 257,94 | | |
| DC950 | Max. stúpanie | 12 365,4 | - 2,54939 | - 0,00911 | 4,5627E-08 | 0 | | | | |
| DC950 | Max. vzlet | 14 698,5 | - 2,13511 | - 0,00763 | 3,8212E-08 | 0 | | | | |
| DC95HW | Všeobecné | - 13 523,2 | - 2,66888 | - 0,00925 | 0 | 0 | 15 803,6 | - 1 257,94 | | |
| DC95HW | Max. stúpanie | 12 365,4 | - 2,54939 | - 0,00911 | 4,5627E-08 | 0 | | | | |
| DC95HW | Max. vzlet | 14 698,5 | - 2,13511 | - 0,00763 | 3,8212E-08 | 0 | | | | |
| DC9Q7 | Všeobecné | - 10 596,5 | - 1,51369 | - 0,00525 | 0 | 0 | 11 541,7 | 162,698 | | |
| DC9Q7 | Max. stúpanie | 11 194,3 | - 3,0274 | - 0,01082 | 5,4181E-08 | 0 | | | | |
| DC9Q7 | Max. vzlet | 12 308,2 | - 0,478 | 0,001708 | 8,55E-09 | 0 | | | | |
| DC9Q9 | Všeobecné | - 13 523,2 | - 2,66888 | - 0,00925 | 0 | 0 | 15 803,6 | - 1 257,94 | | |
| DC9Q9 | Max. stúpanie | 11 561,8 | - 2,94773 | - 0,01053 | 5,2756E-08 | 0 | | | | |
| DC9Q9 | Max. vzlet | 12 972 | - 2,31038 | - 0,00826 | 4,1349E-08 | 0 | | | | |
| DHC8 | Všeobecné | 2 010,7 | - 19,409 | 0,07743 | 0 | 0 | | | 54,6666 | - 0,0828 |
| DHC8 | Max. stúpanie | 6 323,6 | - 21,4445 | 0,088232 | 0 | 0 | | | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | 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) |
|-------------|--|---------|-----------|------------|--------------------------|------------|-------------|---------------------------|-----------------|-------------------------------|
| DHC8 | Max. vzlet | 7 026,2 | - 23,8272 | 0,098036 | 0 | 0 | | | | |
| DHC830 | Všeobecné | 1 623,1 | - 18,411 | 0,075104 | 0 | 0 | | | 72,6356 | - 0,17951 |
| DHC830 | Max. stúpanie | 6 679 | - 21,9919 | 0,090305 | 0 | 0 | | | | |
| DHC830 | Max. vzlet | 7 421,1 | - 24,4354 | 0,100339 | 0 | 0 | | | | |
| DO228 | Max. stúpanie | 2 571 | - 7,9721 | 0,07004 | - 4,9292E-06 | 0 | | | | |
| DO228 | Max. vzlet | 2 524,3 | - 8,067 | 0,06042 | - 6,8678E-06 | 0 | | | | |
| DO328 | Max. stúpanie | 7 752,5 | - 23,2 | 0,225 | - 0,0000158 | 0 | | | | |
| DO328 | Max. vzlet | 8 138,2 | - 28,1 | 0,199 | - 0,000021 | 0 | | | | |
| ECLIPSE500 | Max. stúpanie | 947,7 | - 0,73662 | 0,018307 | 2,63346E-07 | - 0,0571 | | | | |
| ECLIPSE500 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 1 077,4 | - 1,20966 | - 0,00912 | 1,28125E-07 | - 9,84248 | | | | |
| ECLIPSE500 | Max. vzlet | 1 039,2 | - 1,57439 | 0,034769 | - 0,000002274 | - 0,0323 | | | | |
| ECLIPSE500 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 1 258,9 | - 1,6144 | - 0,00748 | 3,13285E-08 | - 10,7499 | | | | |
| ECLIPSE500 | Obmedzené stúpanie | 1 084,2 | - 1,38862 | 0,009974 | 7,08687E-08 | 0,048579 | | | | |
| ECLIPSE500 | Obmedzené stúpanie pri vysokej teplote | 1 168,6 | - 1,50732 | - 0,01586 | 3,07776E-07 | - 11,2558 | | | | |
| EMB120 | Max. stúpanie | 4 668 | - 11,932 | 0,0664 | 0 | - 5,663 | | | | |
| EMB120 | Max. vzlet | 5 212 | - 12,45 | 0,0728 | 0 | - 6,87 | | | | |
| EMB145 | Max. stúpanie | 5 554,3 | - 6,86092 | 0,065416 | 0 | - 4,036 | | | | |
| EMB145 | Max. vzlet | 7 499,5 | - 9,12812 | 0,045563 | 0 | - 22,89 | | | | |
| EMB14L | Max. stúpanie | 6 432,5 | - 7,56929 | 0,069004 | 0 | - 5,419 | | | | |
| EMB14L | Max. vzlet | 7 246,1 | - 8,61031 | 0,232825 | 0 | - 0,9689 | | | | |
| EMB170 | Priblíženie na voľnobehu | 945 | - 3,5 | - 0,01 | 0 | 0 | | | | |
| EMB170 | Max. stúpanie | 11 716 | - 13,423 | 0,25 | - 0,000019 | 0 | | | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | 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/√g)) | K4 (lb/(N1/√g) ²) |
|-------------|--------------------------|---------|-----------|------------|--------------------------|-----------|----------------|---------------------------|-----------------|----------------------------------|
| EMB170 | Max. vzlet | 13 350 | - 17,43 | 0,1875 | - 0,000013 | - 4,47 | | | | |
| EMB175 | Priblíženie na voľnobehu | 945 | - 3,5 | - 0,01 | 0 | 0 | | | | |
| EMB175 | Max. stúpanie | 11 716 | - 13,423 | 0,25 | - 0,000019 | 0 | | | | |
| EMB175 | Max. vzlet | 13 350 | - 17,43 | 0,1875 | - 0,000013 | - 4,47 | | | | |
| EMB190 | Priblíženie na voľnobehu | 1 080 | - 3,65 | 0,011 | 0 | 0 | | | | |
| EMB190 | Max. stúpanie | 15 137 | - 14,3 | 0,239 | - 0,0000187 | 0 | | | | |
| EMB190 | Max. vzlet | 17 499 | - 18,99 | 0,3207 | - 0,000021 | - 4,29 | | | | |
| EMB195 | Priblíženie na voľnobehu | 1 080 | - 3,65 | 0,011 | 0 | 0 | | | | |
| EMB195 | Max. stúpanie | 15 137 | - 14,3 | 0,239 | - 0,0000187 | 0 | | | | |
| EMB195 | Max. vzlet | 17 499 | - 18,99 | 0,3207 | - 0,000021 | - 4,29 | | | | |
| F10062 | Max. stúpanie | 10 472 | - 9,57 | 0,137 | 0 | 0 | | | | |
| F10062 | Max. vzlet | 13 551 | - 16,56 | 0,2804 | 0 | 0 | | | | |
| F10065 | Max. stúpanie | 10 970 | - 10,52 | 0,1238 | 0 | 0 | | | | |
| F10065 | Max. vzlet | 14 814 | - 16,72 | 0,065 | 0 | 0 | | | | |
| F28MK2 | Max. stúpanie | 8 408 | - 4,72 | 0,1048 | 0 | 0 | | | | |
| F28MK2 | Max. vzlet | 9 851 | - 7,68 | 0,0889 | 0 | 0 | | | | |
| F28MK4 | Max. stúpanie | 8 459 | - 4,874 | 0,0997 | 0 | 0 | | | | |
| F28MK4 | Max. vzlet | 9 905 | - 7,445 | 0,0765 | 0 | 0 | | | | |
| FAL20 | Max. stúpanie | 4 102 | - 2,3831 | - 0,11465 | 1,02126E-05 | 0 | | | | |
| FAL20 | Max. vzlet | 4 017,4 | - 3,4567 | 0,058024 | - 2,49247E-06 | 0 | | | | |
| GII | Max. stúpanie | 9 827,9 | - 5,89674 | - 0,01966 | 0 | 0 | | | | |
| GII | Max. vzlet | 11 324 | - 9,697 | 0,1539 | - 0,000004 | 0 | | | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | 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) |
|-------------|-------------------------------------|------------|-----------|------------|--------------------------|-----------|----------------|---------------------------|-----------------|----------------------------------|
| GII | Max. vzlet pri vysokej teplote | 12 833 | - 8,35 | 0,0346 | - 0,000004 | - 74,58 | | | | |
| GII | Obmedzené stúpanie | 6 030 | 0 | - 0,0081 | 0,0000002 | 0 | | | | |
| GII | Obmedzený vzlet | 9 060 | - 7,27 | 0,121 | - 0,000003 | 0 | | | | |
| GII | Obmedzený vzlet pri vysokej teplote | 10 266 | - 6,25 | 0,0277 | - 0,0000003 | - 59,7 | | | | |
| GIIB | Max. stúpanie | 9 827,9 | - 5,89674 | - 0,01966 | 0 | 0 | | | | |
| GIIB | Max. vzlet | 11 324 | - 9,697 | 0,1539 | - 0,000004 | 0 | | | | |
| GIIB | Max. vzlet pri vysokej teplote | 12 833 | - 8,35 | 0,0346 | - 0,000004 | - 74,58 | | | | |
| GIIB | Obmedzené stúpanie | 5 369 | 0 | - 0,0081 | 0 | 0 | | | | |
| GIIB | Obmedzený vzlet | 9 060 | - 7,27 | 0,121 | - 0,000003 | 0 | | | | |
| GIIB | Obmedzený vzlet pri vysokej teplote | 10 266 | - 6,25 | 0,0277 | - 0,0000003 | - 59,7 | | | | |
| GIV | Max. stúpanie | 10 770 | - 10,96 | 0,1784 | - 0,000001 | 0 | | | | |
| GIV | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 11 805 | - 9,4 | - 0,0624 | 0 | - 89 | | | | |
| GIV | Max. vzlet | 13 725 | - 18,2 | 0,3189 | - 0,00002 | 0 | | | | |
| GIV | Max. vzlet pri vysokej teplote | 17 129 | - 17,6 | - 0,0472 | 0,0000003 | - 114 | | | | |
| GV | Max. stúpanie | 12 400 | - 11,6 | 0,12 | 0 | 0 | | | | |
| GV | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 14 900 | - 11,2 | - 0,11 | 0 | - 107 | | | | |
| GV | Max. vzlet | 14 600 | - 18,86 | 0,1649 | 0 | 0 | | | | |
| GV | Max. vzlet pri vysokej teplote | 18 970 | - 18,4 | - 0,115 | 0 | - 126,5 | | | | |
| IA1125 | Max. stúpanie | 3 114,4 | - 3,4992 | 0,04125 | - 2,81988E-06 | 0 | | | | |
| IA1125 | Max. vzlet | 3 460,5 | - 3,888 | 0,045834 | - 3,1332E-06 | 0 | | | | |
| L1011 | Všeobecné | - 80 222,2 | - 25,0263 | 0 | 0 | 0 | 92 893,5 | - 10 186,1 | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | 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/ $\sqrt{\vartheta}$)) | K4 (lb/(N1/ $\sqrt{\vartheta}$) ²) |
|-------------|-----------------------------------|----------|-----------|------------|--------------------------|------------|----------------|---------------------------|-----------------------------------|--|
| L1011 | Max. stúpanie | 34 204,8 | - 43,8172 | 0,270193 | 2,0153E-06 | 0 | | | | |
| L1011 | Max. vzlet | 40 720 | - 52,1633 | 0,321659 | 2,3992E-06 | 0 | | | | |
| L10115 | Max. stúpanie | 39 532,9 | - 44,0258 | 0,27148 | 2,02494E-06 | 0 | | | | |
| L10115 | Max. vzlet | 46 840 | - 52,1633 | 0,321659 | 2,3992E-06 | 0 | | | | |
| LEAR25 | Max. stúpanie | 2 560,9 | - 1,8352 | - 0,01509 | 1,95912E-06 | 0 | | | | |
| LEAR25 | Max. vzlet | 2 845,4 | - 2,03911 | - 0,01677 | 2,1768E-06 | 0 | | | | |
| LEAR35 | Max. stúpanie | 3 071 | - 3,4992 | - 0,00397 | 1,38915E-06 | 0 | | | | |
| LEAR35 | Max. vzlet | 3 412,2 | - 3,888 | - 0,00441 | 1,5435E-06 | 0 | | | | |
| MD11GE | Max. stúpanie | 47 037 | - 45,71 | 0,854 | 0 | - 368,1 | | | | |
| MD11GE | Max. vzlet | 57 156 | - 42,73 | 0,303 | 0 | - 357,5 | | | | |
| MD11PW | Max. stúpanie | 51 197 | - 59,27 | 0,416 | 0 | - 357 | | | | |
| MD11PW | Max. vzlet | 57 661 | - 51,3 | 0,513 | 0 | - 426,6 | | | | |
| MD81 | Všeobecné | - 15 384 | - 10 | 0,019 | 0 | 0 | 17 917 | 0 | | |
| MD81 | Max. stúpanie | 18 040,9 | - 8,83022 | - 0,02993 | 0 | - 114,3 | | | | |
| MD81 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 21 047,1 | - 12,8373 | - 0,07163 | 0 | - 151,8 | | | | |
| MD81 | Max. vzlet | 18 810,5 | - 11,1271 | 0,092622 | 0 | - 2,101 | | | | |
| MD81 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 22 678,5 | - 14,546 | - 0,05823 | 0 | - 138,4 | | | | |
| MD82 | Všeobecné | - 13 488 | - 10 | 0,025 | 0 | 0 | 16 750 | 0 | | |
| MD82 | Max. stúpanie | 16 810,1 | - 5,36467 | 0,048334 | 0 | - 60,8 | | | | |
| MD82 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 22 606,4 | - 13,9975 | - 0,09177 | 0 | - 168,1 | | | | |
| MD82 | Max. vzlet | 19 344,5 | - 15,5531 | 0,333164 | 0 | - 1,031 | | | | |
| MD82 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 24 452 | - 16,6869 | 0,005711 | 0 | - 162,5 | | | | |

| ID lietadla | Stanovenie ľahu | 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) |
|-------------|-----------------------------------|----------|-----------|------------|--------------------------|------------|-------------|---------------------------|-----------------|-------------------------------|
| MD83 | Všeobecné | - 13 845 | - 13,33 | 0,019 | 0 | 0 | 17 500 | 0 | | |
| MD83 | Max. stúpanie | 18 075,2 | - 7,63873 | 0,058915 | 0 | - 64,7 | | | | |
| MD83 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 23 181,6 | - 13,4908 | - 0,09344 | 0 | - 164 | | | | |
| MD83 | Max. vzlet | 20 080,8 | - 11,9047 | 0,191099 | 0 | - 4,078 | | | | |
| MD83 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 25 460,4 | - 15,5681 | - 0,05468 | 0 | - 176,1 | | | | |
| MD9025 | Všeobecné | - 31 899 | - 8,5718 | - 0,0276 | 0 | 0 | 37 206 | 0 | | |
| MD9025 | Max. stúpanie | 23 881 | - 30,625 | 0,2551 | 0 | 0 | | | | |
| MD9025 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 27 078,4 | - 30,625 | 0 | 0 | - 213,2 | | | | |
| MD9025 | Max. vzlet | 23 066 | - 23,5769 | 0,3147 | 0 | 0 | | | | |
| MD9025 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 28 697,1 | - 23,5769 | 0 | 0 | - 225,2 | | | | |
| MD9028 | Všeobecné | - 31 899 | - 8,5718 | - 0,0276 | 0 | 0 | 37 206 | 0 | | |
| MD9028 | Max. stúpanie | 23 421 | - 26,5453 | 0,2599 | 0 | 0 | | | | |
| MD9028 | Max. stúpanie pri vysokej teplote | 26 678,6 | - 26,5453 | 0 | 0 | - 217,2 | | | | |
| MD9028 | Max. vzlet | 25 656 | - 25,3418 | 0,2419 | 0 | 0 | | | | |
| MD9028 | Max. vzlet pri vysokej teplote | 30 520 | - 25,3418 | 0 | 0 | - 194,6 | | | | |
| MU3001 | Všeobecné | 1 743,1 | - 1,64678 | - 0,00201 | - 1,5642E-07 | 0 | | | - 49,6794 | 0,545 |
| MU3001 | Max. stúpanie | 1 919,5 | - 1,99614 | 0,0615 | - 2,40502E-06 | 0 | | | | |
| MU3001 | Max. vzlet | 2 132,8 | - 2,21793 | 0,068333 | - 2,67224E-06 | 0 | | | | |
| PA42 | Max. stúpanie | 2 295,2 | - 6,6307 | 0,041917 | 5,8567E-07 | 0 | | | | |
| PA42 | Max. vzlet | 2 219,6 | - 5,9898 | 0,044468 | 2,8008E-07 | 0 | | | | |

Tabuľka I-8

Koeficienty pre vrtuľové motory

| ID lietadla | Stanovenie ťahu | Účinnosť vrtule | Čistý inštalovaný ťahový výkon (hp) |
|-------------|-----------------|-----------------|-------------------------------------|
| BEC58P | Max. stúpanie | 0,90 | 261,3 |
| BEC58P | Max. vzlet | 0,90 | 310,0 |
| CNA172 | Max. stúpanie | 0,69 | 140,0 |
| CNA172 | Max. vzlet | 0,67 | 155,0 |
| CNA182 | Max. stúpanie | 0,78 | 189,8 |
| CNA182 | Max. vzlet | 0,75 | 222,4 |
| CNA206 | Max. stúpanie | 0,77 | 234,0 |
| CNA206 | Max. vzlet | 0,70 | 300,0 |
| CNA20T | Max. stúpanie | 0,77 | 238,0 |
| CNA20T | Max. vzlet | 0,69 | 310,0 |
| CNA441 | Max. stúpanie | 0,90 | 620,0 |
| CNA441 | Max. vzlet | 0,90 | 635,5 |
| CVR580 | Max. stúpanie | 0,85 | 3 344,0 |
| CVR580 | Max. vzlet | 0,85 | 3 800,0 |
| DC3 | Max. stúpanie | 0,85 | 1 130,0 |
| DC3 | Max. vzlet | 0,85 | 1 302,0 |
| DC6 | Max. stúpanie | 0,90 | 1 750,0 |
| DC6 | Max. vzlet | 0,90 | 1 900,0 |
| DHC6 | Max. stúpanie | 0,90 | 557,5 |
| DHC6 | Max. vzlet | 0,90 | 587,0 |
| DHC6QP | Max. stúpanie | 0,90 | 557,5 |
| DHC6QP | Max. vzlet | 0,90 | 587,0 |
| DHC7 | Max. stúpanie | 0,90 | 846,0 |
| DHC7 | Max. vzlet | 0,90 | 940,0 |
| HS748A | Max. stúpanie | 0,90 | 1 805,0 |
| HS748A | Max. vzlet | 0,90 | 2 006,0 |
| L188 | Max. stúpanie | 0,90 | 3 180,0 |
| L188 | Max. vzlet | 0,90 | 3 460,0 |
| PA30 | Max. stúpanie | 0,80 | 130,5 |
| PA30 | Max. vzlet | 0,80 | 139,5 |
| SD330 | Max. stúpanie | 0,90 | 972,0 |
| SD330 | Max. vzlet | 0,90 | 1 080,0 |
| SF340 | Max. stúpanie | 0,90 | 1 587,0 |
| SF340 | Max. vzlet | 0,90 | 1 763,0 |

Tabuľka I-9

Údaje o hluku, výkone a vzdialenosti (údaje NPD)

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový parameter“ v tabuľke „Lieťadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|---------------|---------------------------|----------------|--|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 2CF650 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 2CF680 | SEL | D | 41 000,0 | 106,2 | 103,1 | 100,8 | 98,2 | 93,6 | 87,6 | 83,1 | 78,1 | 72,5 | 66,8 |
| 2CF68D | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | A | 500,0 | 87,0 | 79,3 | 74,0 | 68,2 | 59,0 | 49,2 | 42,4 | 35,2 | 27,6 | 20,0 |
| 2J155D | LAmaz | A | 1 000,0 | 92,9 | 85,4 | 80,2 | 74,6 | 65,6 | 56,0 | 49,4 | 42,4 | 35,0 | 27,6 |
| 2J155D | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový parameter“ v tabuľke „Lieťadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|---------------|---------------------------|----------------|--|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 |
| 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | D | 9 000,0 | 100,6 | 93,9 | 89,5 | 84,8 | 77,3 | 69,0 | 62,9 | 56,1 | 49,2 | 42,5 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový parameter“ v tabuľke „Lieťadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|---------------|---------------------------|----------------|--|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 2R2800 | LAmx | A | 30,0 | 92,6 | 86,1 | 81,7 | 77,0 | 69,5 | 61,3 | 55,5 | 49,6 | 43,4 | 36,6 |
| 2R2800 | LAmx | A | 100,0 | 103,5 | 97,2 | 92,9 | 88,4 | 81,3 | 73,6 | 68,0 | 61,9 | 55,3 | 47,9 |
| 2R2800 | LAmx | D | 30,0 | 92,6 | 86,1 | 81,7 | 77,0 | 69,5 | 61,3 | 55,5 | 49,6 | 43,4 | 36,6 |
| 2R2800 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 3JT8D | SEL | D | 10 000,0 | 113,4 | 109,2 | 106,3 | 103,1 | 97,7 | 91,5 | 87,0 | 81,8 | 75,5 | 68,7 |
| 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | D | 10 000,0 | 109,2 | 102,3 | 97,5 | 92,4 | 84,2 | 75,1 | 68,4 | 61,3 | 53,3 | 44,7 |
| 3JT8E5 | LAmx | D | 12 000,0 | 112,1 | 105,3 | 100,6 | 95,6 | 87,7 | 79,3 | 73,2 | 66,7 | 59,5 | 51,5 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 3JT8E5 | LAmax | D | 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 4R2800 | LAmax | A | 100,0 | 106,5 | 100,2 | 95,9 | 91,4 | 84,3 | 76,6 | 71,0 | 64,9 | 58,3 | 50,9 |
| 4R2800 | LAmax | D | 30,0 | 95,6 | 89,1 | 84,7 | 80,0 | 72,5 | 64,3 | 58,5 | 52,6 | 46,4 | 39,6 |
| 4R2800 | LAmax | D | 100,0 | 106,5 | 100,2 | 95,9 | 91,4 | 84,3 | 76,6 | 71,0 | 64,9 | 58,3 | 50,9 |
| 4R2800 | SEL | A | 30,0 | 99,9 | 95,7 | 92,7 | 89,5 | 84,3 | 78,3 | 74,0 | 69,6 | 64,9 | 59,6 |
| 4R2800 | SEL | A | 100,0 | 110,5 | 106,0 | 102,9 | 99,6 | 94,3 | 88,4 | 84,0 | 79,2 | 73,7 | 67,5 |
| 4R2800 | SEL | D | 30,0 | 99,9 | 95,7 | 92,7 | 89,5 | 84,3 | 78,3 | 74,0 | 69,6 | 64,9 | 59,6 |
| 4R2800 | SEL | D | 100,0 | 110,5 | 106,0 | 102,9 | 99,6 | 94,3 | 88,4 | 84,0 | 79,2 | 73,7 | 67,5 |
| 501D13 | LAmax | A | 30,0 | 93,0 | 86,4 | 81,8 | 76,9 | 68,9 | 59,4 | 52,0 | 44,0 | 36,2 | 28,6 |
| 501D13 | LAmax | A | 100,0 | 96,8 | 90,3 | 85,9 | 81,3 | 74,3 | 67,0 | 62,1 | 57,0 | 51,5 | 45,4 |
| 501D13 | LAmax | D | 30,0 | 93,0 | 86,4 | 81,8 | 76,9 | 68,9 | 59,4 | 52,0 | 44,0 | 36,2 | 28,6 |
| 501D13 | LAmax | D | 100,0 | 96,8 | 90,3 | 85,9 | 81,3 | 74,3 | 67,0 | 62,1 | 57,0 | 51,5 | 45,4 |
| 501D13 | SEL | A | 30,0 | 95,0 | 90,7 | 87,6 | 84,2 | 78,4 | 71,2 | 65,3 | 58,8 | 52,5 | 46,4 |
| 501D13 | SEL | A | 100,0 | 97,1 | 92,8 | 89,9 | 86,8 | 82,0 | 77,0 | 73,6 | 69,9 | 66,0 | 61,4 |
| 501D13 | SEL | D | 30,0 | 95,0 | 90,7 | 87,6 | 84,2 | 78,4 | 71,2 | 65,3 | 58,8 | 52,5 | 46,4 |
| 501D13 | SEL | D | 100,0 | 97,1 | 92,8 | 89,9 | 86,8 | 82,0 | 77,0 | 73,6 | 69,9 | 66,0 | 61,4 |
| A310 | LAmax | A | 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| A310 | LAmax | 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| BR710 | LAmax | D | 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| BR710 | SEL | 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| BR715 | LAmaz | 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 |
| 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| CF348E | LAmax | A | 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový parameter“ v tabuľke „Lieťadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|---------------|---------------------------|----------------|--|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| CT75 | LAmax | D | 100,0 | 95,2 | 88,9 | 84,7 | 80,3 | 73,4 | 66,1 | 60,8 | 54,8 | 47,9 | 40,1 |
| CT75 | SEL | A | 30,0 | 87,5 | 83,4 | 80,5 | 77,5 | 72,7 | 67,4 | 63,6 | 59,1 | 53,6 | 47,3 |
| CT75 | SEL | A | 75,0 | 89,0 | 85,1 | 82,5 | 79,5 | 75,1 | 69,9 | 66,2 | 62,0 | 57,2 | 51,8 |
| CT75 | SEL | D | 75,0 | 89,0 | 85,1 | 82,5 | 79,5 | 75,1 | 69,9 | 66,2 | 62,0 | 57,2 | 51,8 |
| CT75 | SEL | D | 100,0 | 97,0 | 92,8 | 90,1 | 87,3 | 82,9 | 77,8 | 74,0 | 69,5 | 64,1 | 57,8 |
| EPW118 | LAmax | A | 700,0 | 88,9 | 82,0 | 77,1 | 71,9 | 63,6 | 55,2 | 49,3 | 42,9 | 34,7 | 27,0 |
| EPW118 | LAmax | A | 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| FJ44-4 | 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 |
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| GE90 | SEL | A | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | D | 97 000,0 | 114,5 | 107,6 | 103,0 | 98,1 | 90,4 | 81,8 | 75,7 | 68,9 | 61,9 | 55,4 |
| GE9015 | SEL | A | 12 000,0 | 99,5 | 94,9 | 91,8 | 88,7 | 83,5 | 77,6 | 73,1 | 68,3 | 63,3 | 58,6 |
| GE9015 | SEL | A | 17 333,0 | 99,9 | 95,2 | 92,1 | 88,9 | 83,6 | 77,7 | 73,2 | 68,3 | 63,2 | 58,5 |
| GE9015 | SEL | A | 22 667,0 | 100,5 | 95,9 | 92,8 | 89,5 | 84,1 | 78,1 | 73,5 | 68,5 | 63,4 | 58,6 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| GE9015 | SEL | A | 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 | LAmx | A | 55,0 | 79,0 | 72,6 | 68,2 | 63,6 | 56,4 | 48,5 | 43,0 | 36,8 | 30,0 | 22,9 |
| IO320B | LAmx | A | 107,0 | 79,8 | 73,3 | 68,9 | 64,3 | 56,8 | 48,3 | 42,1 | 35,3 | 27,9 | 20,6 |
| IO320B | LAmx | D | 201,0 | 86,6 | 79,8 | 75,1 | 70,0 | 62,5 | 54,3 | 48,3 | 41,6 | 34,2 | 26,7 |
| IO320B | LAmx | D | 214,0 | 89,5 | 82,6 | 77,8 | 72,7 | 64,6 | 56,2 | 50,1 | 43,4 | 35,8 | 28,1 |
| IO320B | LAmx | D | 339,0 | 96,1 | 89,0 | 84,0 | 78,6 | 70,2 | 61,5 | 55,3 | 48,3 | 40,5 | 32,3 |
| IO320B | SEL | A | 55,0 | 82,3 | 78,4 | 75,7 | 72,9 | 68,2 | 62,8 | 58,8 | 54,3 | 49,2 | 44,1 |
| IO320B | SEL | A | 107,0 | 83,5 | 79,8 | 77,1 | 74,2 | 69,1 | 63,0 | 58,5 | 53,5 | 48,0 | 42,8 |
| IO320B | SEL | D | 201,0 | 90,2 | 85,8 | 82,8 | 79,6 | 74,3 | 68,3 | 63,9 | 58,8 | 53,0 | 47,2 |
| IO320B | SEL | D | 214,0 | 93,9 | 89,0 | 85,7 | 82,2 | 76,6 | 70,4 | 65,9 | 60,7 | 54,7 | 48,6 |
| IO320B | SEL | D | 339,0 | 98,8 | 94,5 | 91,4 | 88,1 | 82,5 | 76,1 | 71,4 | 66,1 | 60,0 | 53,5 |
| IO360L | LAmx | A | 26,6 | 71,6 | 64,2 | 59,7 | 55,0 | 47,7 | 39,8 | 34,4 | 28,5 | 22,4 | 16,9 |
| IO360L | LAmx | A | 58,2 | 78,8 | 72,2 | 67,7 | 62,9 | 55,2 | 46,7 | 40,7 | 34,1 | 27,0 | 20,3 |
| IO360L | LAmx | D | 59,6 | 82,7 | 75,6 | 71,1 | 66,4 | 58,9 | 50,8 | 45,0 | 38,6 | 31,7 | 24,5 |
| IO360L | LAmx | 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| JT9DFL | LAmax | A | 16 000,0 | 107,1 | 99,6 | 94,3 | 88,4 | 79,2 | 70,1 | 63,8 | 56,7 | 48,6 | 39,7 |
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| O320D3 | SEL | D | 2 600,0 | 89,4 | 85,5 | 82,8 | 79,8 | 74,8 | 69,0 | 64,8 | 60,2 | 55,0 | 49,2 |
| O470R | LAmaz | A | 169,0 | 73,3 | 67,1 | 62,9 | 58,6 | 51,8 | 44,6 | 39,6 | 34,1 | 28,1 | 21,8 |
| O470R | LAmaz | A | 244,0 | 73,9 | 67,7 | 63,5 | 59,2 | 52,5 | 45,4 | 40,3 | 34,8 | 28,8 | 22,4 |
| O470R | LAmaz | D | 533,0 | 87,5 | 81,2 | 77,0 | 72,7 | 65,7 | 58,2 | 52,7 | 46,6 | 39,7 | 32,3 |
| O470R | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 |
| 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 | LAmaz | A | 400,0 | 90,0 | 83,6 | 79,4 | 75,0 | 68,0 | 60,4 | 54,8 | 48,3 | 40,5 | 31,7 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| PT6A41 | LAmx | 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 | LAmx | A | 35,0 | 87,2 | 81,0 | 76,7 | 72,4 | 65,1 | 57,7 | 52,9 | 48,0 | 41,9 | 35,1 |
| PT6A45 | LAmx | A | 65,0 | 87,8 | 81,4 | 77,0 | 72,5 | 64,9 | 57,4 | 52,4 | 47,4 | 41,7 | 35,5 |
| PT6A45 | LAmx | D | 65,0 | 87,8 | 81,4 | 77,0 | 72,5 | 64,9 | 57,4 | 52,4 | 47,4 | 41,7 | 35,5 |
| PT6A45 | LAmx | 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 | LAmx | A | 35,0 | 83,9 | 78,2 | 74,0 | 68,8 | 60,7 | 51,8 | 45,5 | 38,6 | 31,4 | 24,2 |
| PT6A50 | LAmx | A | 40,0 | 87,4 | 81,7 | 77,5 | 72,4 | 64,2 | 55,5 | 49,0 | 42,1 | 34,4 | 26,7 |
| PT6A50 | LAmx | D | 80,0 | 84,7 | 78,5 | 74,4 | 69,8 | 62,5 | 54,0 | 48,1 | 41,3 | 34,0 | 26,4 |
| PT6A50 | LAmx | 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 | LAmaz | A | 400,0 | 87,8 | 81,2 | 76,8 | 72,2 | 64,9 | 56,7 | 50,6 | 43,5 | 35,4 | 27,1 |
| PT6A67 | LAmaz | A | 600,0 | 89,1 | 82,4 | 77,9 | 73,3 | 66,1 | 58,1 | 52,3 | 45,7 | 37,8 | 29,2 |
| PT6A67 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 |
| 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 | LAmaz | A | 108,0 | 91,0 | 84,0 | 79,0 | 73,6 | 64,7 | 55,1 | 48,4 | 41,1 | 33,2 | 25,4 |
| PW119C | LAmaz | A | 465,0 | 91,8 | 84,6 | 79,4 | 73,7 | 64,1 | 53,6 | 46,5 | 39,0 | 31,1 | 22,9 |
| PW119C | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 | LAmx | A | 35,0 | 87,1 | 80,3 | 75,5 | 70,5 | 62,4 | 54,0 | 48,9 | 43,8 | 39,1 | 34,8 |
| PW120 | LAmx | A | 40,0 | 90,0 | 83,7 | 79,2 | 74,3 | 66,7 | 59,0 | 54,0 | 48,8 | 43,4 | 38,1 |
| PW120 | LAmx | D | 90,0 | 82,8 | 76,9 | 72,9 | 68,7 | 62,8 | 56,3 | 51,8 | 47,3 | 42,3 | 37,6 |
| PW120 | LAmx | D | 100,0 | 85,2 | 79,4 | 75,8 | 71,9 | 65,9 | 59,7 | 55,3 | 51,0 | 46,2 | 41,6 |
| PW120 | LAmx | D | 150,0 | 90,2 | 84,4 | 80,8 | 76,9 | 70,9 | 64,7 | 60,3 | 56,0 | 51,2 | 46,6 |
| PW120 | SEL | A | 35,0 | 88,9 | 84,4 | 81,1 | 77,7 | 71,9 | 65,8 | 62,3 | 58,7 | 55,6 | 52,8 |
| PW120 | SEL | A | 40,0 | 91,8 | 87,8 | 84,8 | 81,5 | 76,2 | 70,8 | 67,4 | 63,7 | 59,9 | 56,1 |
| PW120 | SEL | D | 90,0 | 84,6 | 81,0 | 78,5 | 75,9 | 72,3 | 68,1 | 65,2 | 62,2 | 58,8 | 55,6 |
| PW120 | SEL | D | 100,0 | 87,0 | 83,5 | 81,4 | 79,1 | 75,4 | 71,5 | 68,7 | 65,9 | 62,7 | 59,6 |
| PW120 | SEL | D | 150,0 | 92,0 | 88,5 | 86,4 | 84,1 | 80,4 | 76,5 | 73,7 | 70,9 | 67,7 | 64,6 |
| PW2037 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 | LAmx | A | 500,0 | 84,2 | 77,2 | 72,2 | 66,8 | 58,1 | 48,7 | 42,1 | 35,1 | 27,7 | 20,3 |
| PW306C | LAmx | 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 | LAmx | D | 1 500,0 | 86,2 | 79,5 | 74,7 | 69,4 | 60,7 | 51,2 | 44,5 | 37,2 | 29,5 | 21,8 |
| PW306C | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | D | 20 000,0 | 101,9 | 94,4 | 89,3 | 83,9 | 75,7 | 67,7 | 61,9 | 55,5 | 49,1 | 42,9 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| PW530A | LAmax | 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 |
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| PW545A | SEL | D | 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový parameter“ v tabuľke „Lieťadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|---------------|---------------------------|----------------|--|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| PW610F | SEL | A | 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 | LAmaz | A | 23,0 | 77,2 | 70,0 | 65,1 | 59,9 | 51,5 | 42,3 | 36,2 | 30,0 | 23,6 | 17,9 |
| RAISQP | LAmaz | A | 30,0 | 78,3 | 71,3 | 67,4 | 61,7 | 53,9 | 45,6 | 39,8 | 33,6 | 27,0 | 20,1 |
| RAISQP | LAmaz | D | 60,0 | 84,7 | 78,1 | 73,6 | 68,9 | 61,5 | 53,8 | 48,4 | 42,6 | 36,3 | 29,8 |
| RAISQP | LAmaz | D | 85,0 | 89,2 | 82,7 | 78,4 | 74,0 | 67,2 | 60,1 | 55,3 | 50,2 | 44,6 | 38,7 |
| RAISQP | LAmaz | 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 | LAmaz | A | 1 798,0 | 94,7 | 87,6 | 82,6 | 77,6 | 69,3 | 60,8 | 54,7 | 47,4 | 38,9 | 29,9 |
| RB183 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový parameter“ v tabuľke „Lietadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|---------------|---------------------------|----------------|--|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | A | 4 496,0 | 99,9 | 93,8 | 89,6 | 85,3 | 77,8 | 69,3 | 62,8 | 55,1 | 46,1 | 36,4 |
| RB183P | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | A | 14 000,0 | 102,8 | 95,8 | 90,7 | 85,3 | 76,8 | 67,9 | 61,5 | 54,2 | 46,1 | 38,1 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| RR535E | LAmax | D | 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| SPEYHK | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | D | 1 000,0 | 86,5 | 80,4 | 76,1 | 71,5 | 64,1 | 56,3 | 50,8 | 45,0 | 38,9 | 32,8 |
| SPEYHK | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| T1KBFP | LAmax | A | 5 250,0 | 92,3 | 85,1 | 80,3 | 75,4 | 67,4 | 58,8 | 52,6 | 45,9 | 39,1 | 32,7 |
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | A | 2 000,0 | 86,0 | 79,9 | 75,6 | 71,0 | 63,7 | 55,8 | 50,3 | 44,5 | 38,4 | 32,4 |
| TAYGIV | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | A | 10 000,0 | 99,1 | 93,0 | 88,7 | 84,1 | 76,7 | 68,9 | 63,4 | 57,6 | 51,5 | 45,4 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| TAYGIV | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| TAYGIV | SEL | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | A | 880,0 | 85,8 | 78,6 | 73,4 | 67,9 | 59,1 | 50,0 | 43,6 | 36,6 | 28,8 | 20,7 |
| TF7313 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | A | 2 300,0 | 83,6 | 77,1 | 72,7 | 68,1 | 60,9 | 53,4 | 48,1 | 42,5 | 36,3 | 29,8 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | A | 460,0 | 84,2 | 77,5 | 73,0 | 68,2 | 60,5 | 52,2 | 46,2 | 39,5 | 32,1 | 24,5 |
| TPE331-5 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | A | 9 000,0 | 97,2 | 90,7 | 85,7 | 80,5 | 72,2 | 63,2 | 56,8 | 49,8 | 42,1 | 34,1 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| TRENT7 | SEL | D | 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 |
| 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| TRENT8 | SEL | D | 52 000,0 | 106,1 | 102,1 | 99,2 | 95,9 | 90,3 | 83,9 | 79,3 | 74,4 | 69,1 | 63,1 |
| 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 | LAmx | 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |
| 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 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| V2522A | SEL | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 |
| V2527A | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | 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 | LAmaz | D | 19 000,0 | 101,2 | 93,9 | 89,0 | 84,0 | 76,1 | 67,3 | 61,1 | 54,1 | 46,3 | 38,2 |

| ID údajov NPD | Jednotka na výpočet hľuku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu (pole „Výkonový para- meter“ v tabuľke „Lie- tadlo“ špecifikuje druh nastavenia výkonu a jednotku) | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|------------------|---------------------------------|-------------------|---|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| V2527A | LAmax | 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 |
| 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 |

Tabuľka I-10

Spektrálne triedy

| ID spektrálnej triedy | Druh prevádzky | Opis | L ₅₀ Hz | L ₆₃ Hz | L ₈₀ Hz | L ₁₀₀ Hz | L ₁₂₅ Hz | L ₁₆₀ Hz | L ₂₀₀ Hz | L ₂₅₀ Hz | L ₃₁₅ Hz | L ₄₀₀ Hz | L ₅₀₀ Hz |
|-----------------------|----------------|---|--------------------|--------------------|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| 101 | Odlet | 2/3-motorový s nízkym obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 59,5 | 61,6 | 62,8 | 73,1 | 80,8 | 78,3 | 72,3 | 75,8 | 75,9 | 73,6 | 71,8 |
| 102 | Odlet | 2-motorový s vysokým obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 59,7 | 60,0 | 68,5 | 73,0 | 73,8 | 70,4 | 67,6 | 71,4 | 68,7 | 72,8 | 73,2 |
| 103 | Odlet | 2-motorový s vysokým obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 56,7 | 66,1 | 70,1 | 72,8 | 76,6 | 73,0 | 74,5 | 77,0 | 75,3 | 72,2 | 72,2 |
| 104 | Odlet | 2-motorový s nízkym/stredným obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 57,3 | 56,3 | 61,5 | 67,7 | 71,4 | 73,7 | 67,0 | 72,1 | 73,8 | 74,1 | 71,3 |
| 105 | Odlet | 2-motorový s vysokým obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 66,5 | 60,4 | 67,1 | 75,0 | 78,2 | 79,3 | 71,5 | 76,7 | 74,4 | 74,6 | 72,3 |
| 106 | Odlet | 4-motorový, turbodúchadlový + nadzvukový | 62,5 | 57,4 | 66,9 | 73,7 | 75,5 | 74,0 | 71,4 | 73,4 | 73,4 | 75,7 | 75,8 |
| 107 | Odlet | 4-motorový, turbodúchadlový | 58,6 | 62,7 | 69,1 | 74,1 | 76,0 | 74,3 | 74,1 | 74,4 | 74,0 | 73,6 | 73,2 |
| 108 | Odlet | 4-motorový, turbodúchadlový | 66,2 | 66,2 | 66,2 | 72,2 | 80,8 | 67,9 | 67,6 | 72,0 | 70,0 | 70,7 | 71,1 |
| 109 | Odlet | 2-motorový, turbovrtuľový + 1/2-motorový, piestový | 64,7 | 67,1 | 73,1 | 89,4 | 84,5 | 76,3 | 89,3 | 80,7 | 79,3 | 79,3 | 81,6 |
| 110 | Odlet | 2-motorový, turbovrtuľový + 4-motorový, piestový | 71,4 | 69,9 | 79,9 | 87,4 | 76,5 | 80,9 | 86,2 | 86,0 | 85,6 | 81,2 | 76,8 |
| 111 | Odlet | 2-motorový, turbovrtuľový | 78,0 | 76,0 | 90,0 | 103,0 | 82,0 | 85,0 | 97,0 | 89,0 | 94,0 | 80,0 | 79,0 |

| ID spektrálnej triedy | Druh prevádzky | Opis | L_50Hz | L_63Hz | L_80Hz | L_100Hz | L_125Hz | L_160Hz | L_200Hz | L_250Hz | L_315Hz | L_400Hz | L_500Hz |
|-----------------------|----------------|--|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 112 | Odlet | 2/4-motorový, turbovrtuľový | 74,0 | 95,0 | 92,0 | 75,0 | 96,0 | 90,0 | 74,9 | 78,0 | 75,0 | 75,0 | 74,1 |
| 113 | Odlet | 2-motorový, turboprúdový + turbovrtuľový, obchodný | 58,5 | 57,9 | 60,7 | 67,0 | 71,2 | 72,6 | 70,3 | 72,7 | 72,9 | 73,5 | 72,8 |
| 136 | Odlet | 2-motorový, turbodúchadlový, obchodný | 59,7 | 60,0 | 68,5 | 73,0 | 73,8 | 70,4 | 67,6 | 71,4 | 68,7 | 72,8 | 73,2 |
| 137 | Odlet | 2-motorový, turbodúchadlový, obchodný | 58,6 | 62,7 | 69,1 | 74,1 | 76,0 | 74,3 | 74,1 | 74,4 | 74,0 | 73,6 | 73,2 |
| 138 | Odlet | 2-motorový, turbodúchadlový, obchodný | 66,2 | 66,2 | 66,2 | 72,2 | 80,8 | 67,9 | 67,6 | 72,0 | 70,0 | 70,7 | 71,1 |
| 201 | Priblíženie | 2/3-motorový s nízkym obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 64,9 | 65,5 | 66,2 | 66,7 | 73,0 | 77,6 | 74,8 | 70,7 | 76,6 | 72,5 | 74,4 |
| 202 | Priblíženie | 2-motorový s nízkym/vysokým obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 68,5 | 68,5 | 68,5 | 68,4 | 68,5 | 70,9 | 73,3 | 67,3 | 72,6 | 72,5 | 72,1 |
| 203 | Priblíženie | 2-motorový s vysokým obtokovým pomerom, turbodúchadlový + obchodný | 67,3 | 68,9 | 69,6 | 70,0 | 70,2 | 74,0 | 74,7 | 73,1 | 71,3 | 74,1 | 72,9 |
| 204 | Priblíženie | 2-motorový s nízkym/stredným obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 58,8 | 57,1 | 59,4 | 68,0 | 72,8 | 73,7 | 69,1 | 72,3 | 74,8 | 75,6 | 73,6 |
| 205 | Priblíženie | 2-motorový s vysokým obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 68,3 | 60,7 | 64,6 | 67,4 | 78,4 | 74,8 | 71,4 | 72,4 | 72,0 | 72,4 | 71,6 |
| 206 | Priblíženie | 4-motorový, turboprúdový + turbodúchadlový | 63,3 | 65,4 | 64,1 | 63,2 | 66,0 | 66,6 | 69,6 | 70,1 | 71,5 | 67,1 | 71,0 |
| 207 | Priblíženie | 4-motorový, turbodúchadlový | 67,0 | 61,1 | 62,7 | 64,1 | 70,4 | 74,4 | 71,8 | 68,4 | 76,3 | 72,3 | 73,5 |

| ID spektrálnej triedy | Druh prevádzky | Opis | L_50Hz | L_63Hz | L_80Hz | L_100Hz | L_125Hz | L_160Hz | L_200Hz | L_250Hz | L_315Hz | L_400Hz | L_500Hz |
|-----------------------|----------------|--|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 208 | Priblíženie | 4-motorový, turboprúdový + turbodúchadlový | 66,7 | 65,0 | 61,7 | 65,4 | 72,9 | 76,2 | 73,0 | 68,1 | 72,7 | 70,7 | 72,1 |
| 209 | Priblíženie | 4-motorový, turbodúchadlový | 60,0 | 59,0 | 60,0 | 69,0 | 71,0 | 70,0 | 69,0 | 69,0 | 69,0 | 69,0 | 70,0 |
| 210 | Priblíženie | 2-motorový, turbovrtuľový | 65,0 | 70,0 | 65,0 | 72,0 | 77,0 | 68,0 | 78,0 | 85,0 | 86,0 | 79,0 | 73,0 |
| 211 | Priblíženie | 2-motorový, turbovrtuľový | 71,3 | 65,4 | 74,7 | 88,1 | 77,1 | 80,3 | 86,9 | 80,0 | 86,8 | 78,2 | 75,5 |
| 212 | Priblíženie | 2-motorový, turbovrtuľový | 72,0 | 68,0 | 79,0 | 71,0 | 73,0 | 84,0 | 74,0 | 75,0 | 73,0 | 72,0 | 71,0 |
| 213 | Priblíženie | 4-motorový, turbovrtuľový + piestový | 64,0 | 73,0 | 76,0 | 71,0 | 82,0 | 83,0 | 67,0 | 71,0 | 70,0 | 69,0 | 69,0 |
| 214 | Priblíženie | 2/4-motorový, turbovrtuľový | 61,8 | 69,8 | 61,8 | 58,8 | 67,8 | 70,8 | 62,8 | 59,8 | 62,8 | 60,8 | 60,8 |
| 215 | Priblíženie | 1/2-motorový, piestový | 83,0 | 98,0 | 83,0 | 79,0 | 91,0 | 80,0 | 85,0 | 76,0 | 75,0 | 73,0 | 72,0 |
| 216 | Priblíženie | 2-motorový, turboprúdový + turbodúchadlový | 68,0 | 63,1 | 64,7 | 71,2 | 74,3 | 75,0 | 70,3 | 72,6 | 72,1 | 73,3 | 71,3 |
| 235 | Priblíženie | 2-motorový, turbodúchadlový, obchodný | 67,3 | 68,9 | 69,6 | 70,0 | 70,2 | 74,0 | 74,7 | 73,1 | 71,3 | 74,1 | 72,9 |
| 236 | Priblíženie | 2-motorový, turbodúchadlový, obchodný | 62,7 | 64,8 | 63,5 | 62,6 | 65,4 | 66,0 | 69,0 | 69,5 | 70,8 | 66,5 | 70,4 |
| 237 | Priblíženie | 2-motorový, turbodúchadlový, obchodný | 67,0 | 61,1 | 62,7 | 64,1 | 70,4 | 74,4 | 71,8 | 68,4 | 76,3 | 72,3 | 73,5 |
| 238 | Priblíženie | 2-motorový, turbodúchadlový, obchodný | 60,0 | 59,0 | 60,0 | 69,0 | 71,0 | 70,0 | 69,0 | 69,0 | 69,0 | 69,0 | 70,0 |

| ID spektrálnej triedy | Druh prevádzky | Opis | L_50Hz | L_63Hz | L_80Hz | L_100Hz | L_125Hz | L_160Hz | L_200Hz | L_250Hz | L_315Hz | L_400Hz | L_500Hz | L_630Hz | L_800Hz | L_1000Hz | L_1250Hz | L_1600Hz | L_2000Hz | L_2500Hz | L_3150Hz | L_4000Hz | L_5000Hz | L_6300Hz | L_8000Hz | L_10000Hz |
|-----------------------|----------------|---|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| 101 | Odlet | 2/3-motorový s nízkym obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 59,5 | 61,6 | 62,8 | 73,1 | 80,8 | 78,3 | 72,3 | 75,8 | 75,9 | 73,6 | 71,8 | 71,6 | 72,3 | 70,0 | 68,3 | 66,6 | 64,2 | 61,4 | 58,6 | 54,8 | 50,9 | 45,7 | 43,9 | 40,9 |
| 102 | Odlet | 2-motorový s vysokým obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 59,7 | 60,0 | 68,5 | 73,0 | 73,8 | 70,4 | 67,6 | 71,4 | 68,7 | 72,8 | 73,2 | 73,0 | 72,9 | 70,0 | 68,0 | 67,3 | 62,3 | 61,4 | 58,0 | 58,8 | 58,7 | 46,7 | 44,2 | 44,1 |
| 103 | Odlet | 2-motorový s vysokým obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 56,7 | 66,1 | 70,1 | 72,8 | 76,6 | 73,0 | 74,5 | 77,0 | 75,3 | 72,2 | 72,2 | 71,2 | 70,2 | 70,0 | 69,6 | 71,1 | 70,6 | 67,1 | 63,4 | 63,5 | 58,2 | 51,5 | 42,3 | 37,7 |
| 104 | Odlet | 2-motorový s nízkym/stredným obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 57,3 | 56,3 | 61,5 | 67,7 | 71,4 | 73,7 | 67,0 | 72,1 | 73,8 | 74,1 | 71,3 | 70,4 | 70,9 | 70,0 | 68,2 | 67,3 | 63,4 | 60,9 | 56,6 | 53,2 | 47,8 | 40,5 | 31,7 | 27,9 |
| 105 | Odlet | 2-motorový s vysokým obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 66,5 | 60,4 | 67,1 | 75,0 | 78,2 | 79,3 | 71,5 | 76,7 | 74,4 | 74,6 | 72,3 | 71,9 | 71,1 | 70,0 | 69,0 | 68,8 | 67,0 | 65,5 | 63,4 | 59,2 | 53,8 | 50,0 | 44,7 | 38,2 |
| 106 | Odlet | 4-motorový, turbodúchadlový + nadzvukový | 62,5 | 57,4 | 66,9 | 73,7 | 75,5 | 74,0 | 71,4 | 73,4 | 73,4 | 75,7 | 75,8 | 74,1 | 71,6 | 70,0 | 68,9 | 68,2 | 66,4 | 63,5 | 62,5 | 62,5 | 59,2 | 53,7 | 48,1 | 41,2 |
| 107 | Odlet | 4-motorový, turbodúchadlový | 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 |
| 108 | Odlet | 4-motorový, turbodúchadlový | 66,2 | 66,2 | 66,2 | 72,2 | 80,8 | 67,9 | 67,6 | 72,0 | 70,0 | 70,7 | 71,1 | 68,9 | 71,1 | 70,0 | 68,3 | 67,5 | 65,4 | 63,6 | 63,9 | 64,8 | 62,1 | 59,3 | 54,6 | 47,3 |
| 109 | Odlet | 2-motorový, turboturbový + 1/2-motorový, piesťový | 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 |

| ID spektrálnej triedy | Druh prevádzky | Opis | 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 |
|-----------------------|----------------|--|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| 110 | Odlet | 2-motorový, turbvrtuľový + 4-motorový, piesťový | 71,4 | 69,9 | 79,9 | 87,4 | 76,5 | 80,9 | 86,2 | 86,0 | 85,6 | 81,2 | 76,8 | 74,5 | 73,2 | 70,0 | 69,5 | 69,2 | 67,2 | 65,4 | 63,2 | 60,2 | 58,4 | 51,4 | 40,4 | 29,0 |
| 111 | Odlet | 2-motorový, turbvrtuľový | 78,0 | 76,0 | 90,0 | 103,0 | 82,0 | 85,0 | 97,0 | 89,0 | 94,0 | 80,0 | 79,0 | 79,0 | 75,0 | 70,0 | 68,0 | 64,0 | 62,0 | 58,0 | 57,0 | 53,0 | 48,0 | 43,0 | 38,0 | 33,0 |
| 112 | Odlet | 2/4-motorový, turbvrtuľový | 74,0 | 95,0 | 92,0 | 75,0 | 96,0 | 90,0 | 74,9 | 78,0 | 75,0 | 75,0 | 74,1 | 74,0 | 72,0 | 70,0 | 71,0 | 72,0 | 71,0 | 70,0 | 66,0 | 64,0 | 60,0 | 54,0 | 46,0 | 39,9 |
| 113 | Odlet | 2-motorový, turboprúdový + turbvrtuľový, obchodný | 58,5 | 57,9 | 60,7 | 67,0 | 71,2 | 72,6 | 70,3 | 72,7 | 72,9 | 73,5 | 72,8 | 72,0 | 71,3 | 70,0 | 68,9 | 67,1 | 64,5 | 63,0 | 60,2 | 55,8 | 52,1 | 45,1 | 38,8 | 29,6 |
| 136 | Odlet | 2-motorový, turbodúchadlový, obchodný | 59,7 | 60,0 | 68,5 | 73,0 | 73,8 | 70,4 | 67,6 | 71,4 | 68,7 | 72,8 | 73,2 | 73,0 | 72,9 | 70,0 | 68,0 | 67,3 | 62,3 | 61,4 | 58,0 | 58,8 | 58,7 | 46,7 | 44,2 | 44,1 |
| 137 | Odlet | 2-motorový, turbodúchadlový, obchodný | 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 |
| 138 | Odlet | 2-motorový, turbodúchadlový, obchodný | 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 | Priblíženie | 2/3-motorový s nízkym obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 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 | Priblíženie | 2-motorový s nízkym/vysokým obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 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 |

| ID spektrálnej triedy | Druh prevádzky | Opis | 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 |
|-----------------------|----------------|---|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| 203 | Priblíženie | 2-motorový s vysokým obtokovým pomerom, turbodúchadlový +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 | Priblíženie | 2-motorový s nízkym/stredným obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 58,8 | 57,1 | 59,4 | 68,0 | 72,8 | 73,7 | 69,1 | 72,3 | 74,8 | 75,6 | 73,6 | 72,1 | 72,1 | 70,0 | 66,3 | 63,6 | 59,9 | 57,5 | 54,8 | 51,8 | 48,8 | 45,8 | 42,8 | 39,8 |
| 205 | Priblíženie | 2-motorový s vysokým obtokovým pomerom, turbodúchadlový | 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 | Priblíženie | 4-motorový, turboprúdový + turbodúchadlový | 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 | Priblíženie | 4-motorový, turbodúchadlový | 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 | Priblíženie | 4-motorový, turboprúdový + turbodúchadlový | 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 | Priblíženie | 4-motorový, turbodúchadlový | 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 | Priblíženie | 2-motorový, turbovrtuľový | 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 | Priblíženie | 2-motorový, turbovrtuľový | 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 | Priblíženie | 2-motorový, turbovrtuľový | 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 |

Tento oddiel obsahuje doplňujúce údaje týkajúce sa lietadiel všeobecného letectva.

Údaje o GASEPF a GASEPV

Tabuľka I-11

Typ lietadiel GASEPF a GASEPV

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda | Vlastnícka kategória | Max. hrubá vzletová hmotnosť (v librách) | Max. hrubá pristávací hmotnosť (v librách) | Max. pristávací vzdialenosť (v stopách) | Max. statický ťah na úrovni mora (v librách) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy priblíženia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|---|------------|---------------|-------------------|----------------------|--|--|---|--|----------------|---------------------------------|--------------------|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| GASEPF | Jednomotorové lietadlo s vrtuľou s pevnými listami | Piestový | 1 | Malé | Všeobecné letectvo | 2 200 | 2 200 | 1 160 | 560 | 0 | GASEPF | Percento | 215 | 109 | Prop |
| GASEPV | Jednomotorové lietadlo s vrtuľou nastaviteľnou počas letu | Piestové | 1 | Malé | Všeobecné letectvo | 3 000 | 3 000 | 1 111 | 790 | 0 | GASEPV | Percento | 215 | 109 | Prop |

(the associated spectral data are available in the ANP „Spectral Classes“ table)

Tabuľka I-12

Údaje o profile odletu a príletu pre lietadlá GASEPF a GASEPV

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID profilu | Dĺžka úseku | Bod číslo | Vzdialenosť (v stopách) | Výška nad úrovňou letiska (v stopách) | Pravá rýchlosť letu (kt) | Percento maximálneho statického ťahu (%) |
|-------------|----------------|------------|-------------|-----------|-------------------------|---------------------------------------|--------------------------|--|
| GASEPF | A | APP_3_DEG | 1 | 1 | - 114 486,8 | 6 000,0 | 109,4 | 34,21 |
| GASEPF | A | APP_3_DEG | 1 | 2 | - 57 243,4 | 3 000,0 | 71,8 | 37,57 |
| GASEPF | A | APP_3_DEG | 1 | 3 | - 28 621,7 | 1 500,0 | 60,0 | 40,59 |
| GASEPF | A | APP_3_DEG | 1 | 4 | - 19 081,1 | 1 000,0 | 59,6 | 39,85 |
| GASEPF | A | APP_3_DEG | 1 | 5 | 0,0 | 0,0 | 58,7 | 38,43 |
| GASEPF | A | APP_3_DEG | 1 | 6 | 47,2 | 0,0 | 55,7 | 27,20 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID profilu | Dĺžka úseku | Bod číslo | Vzdialenosť (v stopách) | Výška nad úrovňou letiska (v stopách) | Pravá rýchlosť letu (kt) | Percento maximálneho statického ťahu (%) |
|-------------|----------------|-------------|-------------|-----------|-------------------------|---------------------------------------|--------------------------|--|
| 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 |
| 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 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID profilu | Dĺžka úseku | Bod číslo | Vzdialenosť (v stopách) | Výška nad úrovňou letiska (v stopách) | Pravá rýchlosť letu (kt) | Percento maximálneho statického ťahu (%) |
|-------------|----------------|-------------|-------------|-----------|-------------------------|---------------------------------------|--------------------------|--|
| 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 |

Tabuľka I-13

Údaje NPD pre lietadlá GASEPF a GASEPV

| ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Metrika hluku | Druh prevádzky | Nastavenie výkonu – percento maximálneho statického ťahu (%) | 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 |

Údaje o triedach lietadiel

| Skupina lietadiel | Príklady typov lietadiel (maximálna vzletová hmotnosť) |
|-------------------|---|
| P 1.0 | Dewald Sunny, Flightstar II, Ikarus C42, Quicksilver MXL II, Sherpa, Stratos, Tecnam P92 Echo |
| P 1.1 | DG-400 (500 kg), Grob 109B (900 kg), H 36 Dimona (800 kg), Scheibe SF 25C (700 kg) |
| P 1.2 | DR 400/180R (1 000 kg), H 36 Dimona (800 kg), PZL-104 „Wilga 35“ (1 200 kg), Scheibe SF 25 (700 kg) |
| P 1.3 | DR 400/180R (1 000 kg), Cessna 172N (1 000 kg), Piper PA-28- 181 (1 200 kg), Piper PA-34-200 (1 900 kg) |

Údaje o hluku a výkone lietadiel pre štyri triedy sú uvedené v nasledujúcich tabuľkách:

Tabuľka I-14

Údaje o hlukovej skupine pre triedy lietadiel P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

| NOISE_ID,C,12 | THRSET_TYP,C,1 | MODEL_TYPE,C,1 | SPECT_APP,N,3,0 | SPECT_DEP,N,3,0 | SPECT_AFB,N,3,0 |
|---------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| P1.0 | P | I | 215 | 109 | 0 |
| P1.1 | P | I | 215 | 109 | 0 |
| P1.2 | P | I | 215 | 109 | 0 |
| P1.3 | P | I | 215 | 109 | 0 |

| ACFT_ID,C,12 | ACFT_DESCR,C,40 | WGT_CAT,C,1 | OWNER_CAT,C,1 | ENG_TYPE,C,1 | NOISE_CAT,C,1 | NOISE_ID,C,12 | NUMB_ENG,N,1,0 | THR_RESTOR,C,1 | MX_GW_TKO,N,7,0 | MX_GW_LND,N,7,0 | MX_DS_STOP,N,5,0 | COEFF_TYPE,C,1 | THR_STATIC,N,6,0 |
|--------------|---------------------------------------|-------------|---------------|--------------|---------------|---------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|------------------|----------------|------------------|
| P1.0 | Ultraľhké | S | G | P | 0 | P1.0 | 1 | N | 0 | 0 | 0 | P | 100 |
| P1.1 | Motorové klzáky | S | G | P | 0 | P1.1 | 1 | N | 0 | 0 | 0 | P | 100 |
| P1.2 | Vrtuľové MTOM <= 2 t vlečné klzáky | S | G | P | 0 | P1.2 | 1 | N | 0 | 0 | 0 | P | 100 |
| P1.3 | Vrtuľové MTOM <= 2 t | S | G | P | 0 | P1.3 | 1 | N | 0 | 0 | 0 | P | 100 |

Tabuľka I-15

Údaje o profile odletu a príletu pre triedy lietadiel P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

| ACFT_ID,C,12 | OP_TYPE,C,1 | PROF_ID1,C,8 | PROF_ID2,C,1 | 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 |

Tabuľka I-16

Údaje o bodoch hlukového profilu pre triedy lietadiel P1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

| ACFT_ID,C,12 | OP_TYPE,C,1 | PROF_ID1,C,8 | PROF_ID2,C,1 | PT_NUM,N,3,0 | DISTANCE,N,10,1 | ALTITUDE,N,7,1 | SPEED,N,5,1 | THR_SET,N,9,2 | OP_MODE,C,1 |
|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|----------------|-------------|---------------|-------------|
| P1.0 | A | DEFAULT | 1 | 1 | - 114 486 | 6 000 | 50,5 | 70 | A |
| P1.0 | A | DEFAULT | 1 | 2 | - 18 917,1 | 1 000 | 50,5 | 70 | A |
| P1.0 | A | DEFAULT | 1 | 3 | - 15 636,3 | 828,1 | 50,5 | 70 | A |
| P1.0 | A | DEFAULT | 1 | 4 | 164 | 0 | 50,5 | 70 | A |
| P1.0 | A | DEFAULT | 1 | 5 | 656,2 | 0 | 19,4 | 30 | A |
| P1.0 | D | DEFAULT | 1 | 1 | 0 | 0 | 19,4 | 100 | D |
| P1.0 | D | DEFAULT | 1 | 2 | 328,1 | 0 | 62,2 | 100 | D |
| P1.0 | D | DEFAULT | 1 | 3 | 12 986,3 | 1 000 | 62,2 | 100 | D |

| 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 |

| 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 | 1 | - 114 486 | 6 000 | 60,3 | 70 | A |
| P1.3 | A | DEFAULT | 1 | 2 | - 18 589 | 1 000 | 60,3 | 70 | A |
| 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 |

Tabuľka I-17

Údaje NPD pre triedu lietadiel P 1.0, P 1.1, P 1.2, P 1.3

| NOISE_ID, C,12 | NOISE_ TYPE,C,1 | OP_MODE, C,1 | THR_SET, N,9,2 | L_200,N,5,1 | L_400,N,5,1 | L_630,N,5,1 | L_1000, N,5,1 | L_2000, N,5,1 | L_4000, N,5,1 | L_6300, N,5,1 | L_10000, N,5,1 | L_16000, N,5,1 | L_25000, N,5,1 |
|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| P1.0 | M | A | 30 | 55,2 | 49 | 44,8 | 40,4 | 33,6 | 26,3 | 21,2 | 15,6 | 9,3 | 2,8 |
| P1.0 | M | A | 70 | 65,2 | 59 | 54,8 | 50,4 | 43,6 | 36,3 | 31,2 | 25,6 | 19,3 | 12,8 |
| P1.0 | M | D | 88 | 71,2 | 65 | 60,8 | 56,4 | 49,6 | 42,3 | 37,2 | 31,6 | 25,3 | 18,8 |
| P1.0 | M | D | 100 | 75,2 | 69 | 64,8 | 60,4 | 53,6 | 46,3 | 41,2 | 35,6 | 29,3 | 22,8 |
| P1.0 | S | A | 30 | 54,7 | 51,4 | 49,1 | 46,7 | 42,8 | 38,4 | 35,2 | 31,4 | 27,1 | 22,3 |
| P1.0 | S | A | 70 | 64,7 | 61,4 | 59,1 | 56,7 | 52,8 | 48,4 | 45,2 | 41,4 | 37,1 | 32,3 |
| P1.0 | S | D | 88 | 70,7 | 67,4 | 65,1 | 62,7 | 58,8 | 54,4 | 51,2 | 47,4 | 43,1 | 38,3 |

| NOISE_ID, C,12 | NOISE_ TYPE,C,1 | OP_MODE, C,1 | THR_SET, N,9,2 | L_200,N,5,1 | L_400,N,5,1 | L_630,N,5,1 | L_1000, N,5,1 | L_2000, N,5,1 | L_4000, N,5,1 | L_6300, N,5,1 | L_10000, N,5,1 | L_16000, N,5,1 | L_25000, N,5,1 |
|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| P1.0 | S | D | 100 | 74,7 | 71,4 | 69,1 | 66,7 | 62,8 | 58,4 | 55,2 | 51,4 | 47,1 | 42,3 |
| P1.1 | M | A | 30 | 60,2 | 54 | 49,8 | 45,4 | 38,6 | 31,3 | 26,2 | 20,6 | 14,3 | 7,8 |
| P1.1 | M | A | 70 | 70,2 | 64 | 59,8 | 55,4 | 48,6 | 41,3 | 36,2 | 30,6 | 24,3 | 17,8 |
| P1.1 | M | D | 82 | 74,2 | 68 | 63,8 | 59,4 | 52,6 | 45,3 | 40,2 | 34,6 | 28,3 | 21,8 |
| P1.1 | M | D | 100 | 80,2 | 74 | 69,8 | 65,4 | 58,6 | 51,3 | 46,2 | 40,6 | 34,3 | 27,8 |
| P1.1 | S | A | 30 | 59,7 | 56,4 | 54,1 | 51,7 | 47,8 | 43,4 | 40,2 | 36,4 | 32,1 | 27,3 |
| P1.1 | S | A | 70 | 69,7 | 66,4 | 64,1 | 61,7 | 57,8 | 53,4 | 50,2 | 46,4 | 42,1 | 37,3 |
| P1.1 | S | D | 82 | 73,7 | 70,4 | 68,1 | 65,7 | 61,8 | 57,4 | 54,2 | 50,4 | 46,1 | 41,3 |
| P1.1 | S | D | 100 | 79,7 | 76,4 | 74,1 | 71,7 | 67,8 | 63,4 | 60,2 | 56,4 | 52,1 | 47,3 |
| P1.2 | M | A | 30 | 64,4 | 58,2 | 53,9 | 49,5 | 42,6 | 35,1 | 29,8 | 24 | 17,5 | 10,6 |
| P1.2 | M | A | 70 | 74,4 | 68,2 | 63,9 | 59,5 | 52,6 | 45,1 | 39,8 | 34 | 27,5 | 20,6 |
| P1.2 | M | D | 76 | 76,4 | 70,2 | 65,9 | 61,5 | 54,6 | 47,1 | 41,8 | 36 | 29,5 | 22,6 |
| P1.2 | M | D | 100 | 84,4 | 78,2 | 73,9 | 69,5 | 62,6 | 55,1 | 49,8 | 44 | 37,5 | 30,6 |
| P1.2 | S | A | 30 | 63,9 | 60,5 | 58,2 | 55,8 | 51,8 | 47,2 | 43,8 | 39,8 | 35,2 | 30,1 |
| P1.2 | S | A | 70 | 73,9 | 70,5 | 68,2 | 65,8 | 61,8 | 57,2 | 53,8 | 49,8 | 45,2 | 40,1 |
| P1.2 | S | D | 76 | 75,9 | 72,5 | 70,2 | 67,8 | 63,8 | 59,2 | 55,8 | 51,8 | 47,2 | 42,1 |
| P1.2 | S | D | 100 | 83,9 | 80,5 | 78,2 | 75,8 | 71,8 | 67,2 | 63,8 | 59,8 | 55,2 | 50,1 |
| P1.3 | M | A | 30 | 66,4 | 60,2 | 55,9 | 51,5 | 44,6 | 37,1 | 31,8 | 26 | 19,5 | 12,6 |
| P1.3 | M | A | 70 | 76,4 | 70,2 | 65,9 | 61,5 | 54,6 | 47,1 | 41,8 | 36 | 29,5 | 22,6 |
| P1.3 | M | D | 76 | 78,4 | 72,2 | 67,9 | 63,5 | 56,6 | 49,1 | 43,8 | 38 | 31,5 | 24,6 |
| P1.3 | M | D | 100 | 86,4 | 80,2 | 75,9 | 71,5 | 64,6 | 57,1 | 51,8 | 46 | 39,5 | 32,6 |
| P1.3 | S | A | 30 | 65,9 | 62,5 | 60,2 | 57,8 | 53,8 | 49,2 | 45,8 | 41,8 | 37,2 | 32,1 |

| NOISE_ID, C,12 | NOISE_ TYPE,C,1 | OP_MODE, C,1 | THR_SET, N,9,2 | L_200,N,5,1 | L_400,N,5,1 | L_630,N,5,1 | L_1000, N,5,1 | L_2000, N,5,1 | L_4000, N,5,1 | L_6300, N,5,1 | L_10000, N,5,1 | L_16000, N,5,1 | L_25000, N,5,1 |
|-------------------|--------------------|-----------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| P1.3 | 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 |

Súbor údajov o hluku a výkone vrtuľníkov 1

Súbor obsahuje údaje pre päť tried vrtuľníkov, na základe maximálnej vzletovej hmotnosti (MTOM) vrtuľníka:

Tabuľka I-18

Súbor údajov 1 pre vrtuľníky – opisná tabuľka

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda | Vlastnícka kategória | Max. hrubá vzletová hmotnosť (v librách) | Max. hrubá pristávací hmotnosť (v stopách) | Max. pristávací vzdialenosť (v librách) | Max. statický ťah na úrovni mora (v librách) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy priblíženia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|-------------------------|------------|---------------|-------------------|----------------------|--|--|---|--|----------------|---------------------------------|--|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| H1.0 | Vrtuľníky s MTOM <= 1 t | Vrtuľový | 0 | 0 | Vrtuľník | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | H1.0 | Výkon na hriadeľ (SHP) (% max. static. ťahu) | 215 | 109 | Vrtuľa |
| H1.1 | Vrtuľníky s MTOM 1-3 t | Vrtuľový | 0 | 0 | Vrtuľník | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | H1.1 | Výkon na hriadeľ (SHP) (% max. static. ťahu) | 215 | 109 | Vrtuľa |
| H1.2 | Vrtuľníky s MTOM 3-5 t | Vrtuľový | 0 | 0 | Vrtuľník | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | H1.2 | Výkon na hriadeľ (SHP) (% max. static. ťahu) | 215 | 109 | Vrtuľa |
| H2.1 | Vrtuľníky s MTOM 5-10 t | Vrtuľový | 0 | 0 | Vrtuľník | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | H2.1 | Výkon na hriadeľ (SHP) (% max. static. ťahu) | 215 | 109 | Vrtuľa |
| H2.2 | Vrtuľníky s MTOM > 10 t | Vrtuľový | 0 | 0 | Vrtuľník | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | H2.2 | Výkon na hriadeľ (SHP) (% max. static. ťahu) | 215 | 109 | Vrtuľa |

Tabuľka I-19

Súbor údajov 1 pre vrtuľníky – odletové profily

| ID LIETADLA | OP_TYPE | PROF_ID1 | PROF_ID2 | PT_NUM | VZDIALENOSŤ (v stopách) | VÝŠKA (v stopách) | RÝCHLOSŤ (v uzloch) | NASTAVENIE ŤAHU (%) | OP_MODE |
|-------------|---------|----------|----------|--------|-------------------------|-------------------|---------------------|---------------------|---------|
| H1.0 | D | H1.0_S | 1 | 1 | 0,0 | 0,0 | 3,9 | 100,00 | D |
| H1.0 | D | H1.0_S | 1 | 2 | 9,8 | 6,6 | 5,8 | 100,00 | D |
| H1.0 | D | H1.0_S | 1 | 3 | 32,8 | 16,4 | 9,7 | 100,00 | D |
| H1.0 | D | H1.0_S | 1 | 4 | 295,3 | 49,2 | 40,8 | 100,00 | D |
| H1.0 | D | H1.0_S | 1 | 5 | 5 687,5 | 1 000,0 | 60,3 | 100,00 | D |
| H1.0 | D | H1.0_S | 1 | 6 | 8 968,3 | 1 000,0 | 64,1 | 100,00 | D |
| H1.0 | D | H1.0_S | 1 | 7 | 200 000,0 | 1 000,0 | 64,1 | 100,00 | D |
| H1.1 | D | H1.1_S | 1 | 1 | 0,0 | 0,0 | 3,9 | 100,00 | D |
| H1.1 | D | H1.1_S | 1 | 2 | 9,8 | 6,6 | 5,8 | 100,00 | D |
| H1.1 | D | H1.1_S | 1 | 3 | 32,8 | 16,4 | 9,7 | 100,00 | D |
| H1.1 | D | H1.1_S | 1 | 4 | 295,3 | 49,2 | 40,8 | 100,00 | D |
| H1.1 | D | H1.1_S | 1 | 5 | 6 298,3 | 1 000,0 | 64,1 | 100,00 | D |
| H1.1 | D | H1.1_S | 1 | 6 | 9 579,2 | 1 000,0 | 70,0 | 100,00 | D |
| H1.1 | D | H1.1_S | 1 | 7 | 200 000,0 | 1 000,0 | 70,0 | 100,00 | D |
| H1.2 | D | H1.2_S | 1 | 1 | 0,0 | 0,0 | 3,9 | 100,00 | D |
| H1.2 | D | H1.2_S | 1 | 2 | 9,8 | 6,6 | 5,8 | 100,00 | D |
| H1.2 | D | H1.2_S | 1 | 3 | 32,8 | 16,4 | 9,7 | 100,00 | D |
| H1.2 | D | H1.2_S | 1 | 4 | 295,3 | 49,2 | 40,8 | 100,00 | D |
| H1.2 | D | H1.2_S | 1 | 5 | 6 298,3 | 1 000,0 | 70,0 | 100,00 | D |
| H1.2 | D | H1.2_S | 1 | 6 | 9 579,2 | 1 000,0 | 75,8 | 100,00 | D |

| ID LIETADLA | OP_TYPE | PROF_ID1 | PROF_ID2 | PT_NUM | VZDIALENOSŤ (v stopách) | VÝŠKA (v stopách) | RÝCHLOSŤ (v uzloch) | NASTAVENIE ŤAHU (%) | OP_MODE |
|-------------|---------|----------|----------|--------|-------------------------|-------------------|---------------------|---------------------|---------|
| 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 |
| 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 |

Tabuľka I-20

Súbor údajov 1 pre vrtuľníky – príletové profily

| ID LIETADLA | OP_TYPE | PROF_ID1 | PROF_ID2 | PT_NUM | VZDIALENOSŤ | VÝŠKA | RÝCHLOSŤ | NASTAVENIE ŤAHU | 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 |

| ID LIETADLA | OP_TYPE | PROF_ID1 | PROF_ID2 | PT_NUM | VZDIALENOSŤ | VÝŠKA | RÝCHLOSŤ | NASTAVENIE ŤAHU | OP_MODE |
|-------------|---------|----------|----------|--------|-------------|---------|----------|--------------------|---------|
| H1.0 | A | H1.0_L | 1 | 5 | - 32,8 | 9,6 | 9,7 | 100,00 | A |
| H1.0 | A | H1.0_L | 1 | 6 | - 9,8 | 6,6 | 5,8 | 100,00 | A |
| H1.0 | A | H1.0_L | 1 | 7 | 0,0 | 0,0 | 3,9 | 100,00 | A |
| H1.1 | A | H1.1_L | 1 | 1 | - 200 000,0 | 1 000,0 | 70,0 | 100,00 | A |
| H1.1 | A | H1.1_L | 1 | 2 | - 8 401,5 | 1 000,0 | 70,0 | 100,00 | A |
| 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 |

| ID LIETADLA | OP_TYPE | PROF_ID1 | PROF_ID2 | PT_NUM | VZDIALENOSŤ | VÝŠKA | RÝCHLOSŤ | NASTAVENIE ŤAHU | OP_MODE |
|-------------|---------|----------|----------|--------|-------------|---------|----------|--------------------|---------|
| H2.1 | A | H2.1_L | 1 | 7 | 0,0 | 0,0 | 3,9 | 100,00 | A |
| H2.2 | A | H2.2_L | 1 | 1 | - 200 000,0 | 1 000,0 | 75,8 | 100,00 | A |
| H2.2 | A | H2.2_L | 1 | 2 | - 9 604,4 | 1 000,0 | 75,8 | 100,00 | A |
| H2.2 | A | H2.2_L | 1 | 3 | - 6 323,6 | 1 000,0 | 70,0 | 100,00 | A |
| H2.2 | A | H2.2_L | 1 | 4 | - 295,3 | 45,2 | 40,8 | 100,00 | A |
| H2.2 | A | H2.2_L | 1 | 5 | - 32,8 | 3,6 | 9,7 | 100,00 | A |
| H2.2 | A | H2.2_L | 1 | 6 | - 9,8 | 0,0 | 5,8 | 100,00 | A |
| H2.2 | A | H2.2_L | 1 | 7 | 0,0 | 0,0 | 3,9 | 100,00 | A |

Tabuľka I-21

Súbor údajov 1 pre vrtuľníky – hlukové charakteristiky

| NOISE_ID | THRSET_TYP | MODEL_TYPE | SPECT_APP | SPECT_DEP | SPECT_AFB |
|----------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| H1.0 | Vrtuľový | I | 215 | 109 | 0 |
| H1.1 | Vrtuľový | I | 215 | 109 | 0 |
| H1.2 | Vrtuľový | I | 215 | 109 | 0 |
| H2.1 | Vrtuľový | I | 215 | 109 | 0 |
| H2.2 | Vrtuľový | I | 215 | 109 | 0 |

Tabuľka I-22

Súbor údajov 1 pre vrtuľníky – údaje o hluku, výkone a vzdialenosti (NPD)

| NOISE_ID | NOISE_TYPE | OP_MODE | THR_SET | L_200 | L_400 | L_630 | L_1000 | L_2000 | L_4000 | L_6300 | L_10000 | L_16000 | L_25000 |
|----------|------------|---------|---------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| H1.0 | M | A | 80,00 | 81,3 | 75,0 | 70,7 | 66,3 | 59,2 | 51,4 | 45,6 | 39,1 | 31,5 | 23,1 |
| H1.0 | M | A | 100,00 | 84,3 | 78,0 | 73,7 | 69,3 | 62,2 | 54,4 | 48,6 | 42,1 | 34,5 | 26,1 |
| H1.0 | M | D | 80,00 | 81,3 | 75,0 | 70,7 | 66,3 | 59,2 | 51,4 | 45,6 | 39,1 | 31,5 | 23,1 |
| H1.0 | M | D | 100,00 | 84,3 | 78,0 | 73,7 | 69,3 | 62,2 | 54,4 | 48,6 | 42,1 | 34,5 | 26,1 |
| H1.0 | S | A | 80,00 | 82,0 | 78,6 | 76,2 | 73,6 | 69,2 | 64,1 | 60,1 | 55,3 | 49,4 | 42,8 |
| H1.0 | S | A | 100,00 | 85,0 | 81,6 | 79,2 | 76,6 | 72,2 | 67,1 | 63,1 | 58,3 | 52,4 | 45,8 |
| H1.0 | S | D | 80,00 | 82,0 | 78,6 | 76,2 | 73,6 | 69,2 | 64,1 | 60,1 | 55,3 | 49,4 | 42,8 |
| H1.0 | S | D | 100,00 | 85,0 | 81,6 | 79,2 | 76,6 | 72,2 | 67,1 | 63,1 | 58,3 | 52,4 | 45,8 |
| H1.1 | M | A | 80,00 | 86,5 | 80,2 | 75,9 | 71,5 | 64,4 | 56,6 | 50,8 | 44,3 | 36,7 | 28,3 |
| H1.1 | M | A | 100,00 | 89,5 | 83,2 | 78,9 | 74,5 | 67,4 | 59,6 | 53,8 | 47,3 | 39,7 | 31,3 |
| H1.1 | M | D | 80,00 | 86,5 | 80,2 | 75,9 | 71,5 | 64,4 | 56,6 | 50,8 | 44,3 | 36,7 | 28,3 |
| H1.1 | M | D | 100,00 | 89,5 | 83,2 | 78,9 | 74,5 | 67,4 | 59,6 | 53,8 | 47,3 | 39,7 | 31,3 |
| H1.1 | S | A | 80,00 | 87,2 | 83,8 | 81,4 | 78,8 | 74,4 | 69,3 | 65,3 | 60,5 | 54,6 | 48,0 |
| H1.1 | S | A | 100,00 | 90,2 | 86,8 | 84,4 | 81,8 | 77,4 | 72,3 | 68,3 | 63,5 | 57,6 | 51,0 |
| H1.1 | S | D | 80,00 | 87,2 | 83,8 | 81,4 | 78,8 | 74,4 | 69,3 | 65,3 | 60,5 | 54,6 | 48,0 |
| H1.1 | S | D | 100,00 | 90,2 | 86,8 | 84,4 | 81,8 | 77,4 | 72,3 | 68,3 | 63,5 | 57,6 | 51,0 |
| H1.2 | M | A | 80,00 | 89,1 | 82,8 | 78,5 | 74,1 | 67,0 | 59,2 | 53,4 | 46,9 | 39,3 | 30,9 |
| H1.2 | M | A | 100,00 | 92,1 | 85,8 | 81,5 | 77,1 | 70,0 | 62,2 | 56,4 | 49,9 | 42,3 | 33,9 |
| H1.2 | M | D | 80,00 | 89,1 | 82,8 | 78,5 | 74,1 | 67,0 | 59,2 | 53,4 | 46,9 | 39,3 | 30,9 |
| H1.2 | M | D | 100,00 | 92,1 | 85,8 | 81,5 | 77,1 | 70,0 | 62,2 | 56,4 | 49,9 | 42,3 | 33,9 |
| H1.2 | S | A | 80,00 | 89,8 | 86,4 | 84,0 | 81,4 | 77,0 | 71,9 | 67,9 | 63,1 | 57,2 | 50,6 |
| H1.2 | S | A | 100,00 | 92,8 | 89,4 | 87,0 | 84,4 | 80,0 | 74,9 | 70,9 | 66,1 | 60,2 | 53,6 |

| 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 |
|----------|------------|---------|---------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|
| H1.2 | S | D | 80,00 | 89,8 | 86,4 | 84,0 | 81,4 | 77,0 | 71,9 | 67,9 | 63,1 | 57,2 | 50,6 |
| H1.2 | S | D | 100,00 | 92,8 | 89,4 | 87,0 | 84,4 | 80,0 | 74,9 | 70,9 | 66,1 | 60,2 | 53,6 |
| H2.1 | M | A | 80,00 | 91,3 | 85,0 | 80,7 | 76,3 | 69,2 | 61,4 | 55,6 | 49,1 | 41,5 | 33,1 |
| H2.1 | M | A | 100,00 | 94,3 | 88,0 | 83,7 | 79,3 | 72,2 | 64,4 | 58,6 | 52,1 | 44,5 | 36,1 |
| H2.1 | M | D | 80,00 | 91,3 | 85,0 | 80,7 | 76,3 | 69,2 | 61,4 | 55,6 | 49,1 | 41,5 | 33,1 |
| H2.1 | M | D | 100,00 | 94,3 | 88,0 | 83,7 | 79,3 | 72,2 | 64,4 | 58,6 | 52,1 | 44,5 | 36,1 |
| H2.1 | S | A | 80,00 | 92,0 | 88,6 | 86,2 | 83,6 | 79,2 | 74,1 | 70,1 | 65,3 | 59,4 | 52,8 |
| H2.1 | S | A | 100,00 | 95,0 | 91,6 | 89,2 | 86,6 | 82,2 | 77,1 | 73,1 | 68,3 | 62,4 | 55,8 |
| H2.1 | S | D | 80,00 | 92,0 | 88,6 | 86,2 | 83,6 | 79,2 | 74,1 | 70,1 | 65,3 | 59,4 | 52,8 |
| H2.1 | S | D | 100,00 | 95,0 | 91,6 | 89,2 | 86,6 | 82,2 | 77,1 | 73,1 | 68,3 | 62,4 | 55,8 |
| H2.2 | M | A | 80,00 | 94,3 | 88,0 | 83,7 | 79,3 | 72,2 | 64,4 | 58,6 | 52,1 | 44,5 | 36,1 |
| H2.2 | M | A | 100,00 | 97,3 | 91,0 | 86,7 | 82,3 | 75,2 | 67,4 | 61,6 | 55,1 | 47,5 | 39,1 |
| H2.2 | M | D | 80,00 | 94,3 | 88,0 | 83,7 | 79,3 | 72,2 | 64,4 | 58,6 | 52,1 | 44,5 | 36,1 |
| H2.2 | M | D | 100,00 | 97,3 | 91,0 | 86,7 | 82,3 | 75,2 | 67,4 | 61,6 | 55,1 | 47,5 | 39,1 |
| H2.2 | S | A | 80,00 | 95,0 | 91,6 | 89,2 | 86,6 | 82,2 | 77,1 | 73,1 | 68,3 | 62,4 | 55,8 |
| H2.2 | S | A | 100,00 | 98,0 | 94,6 | 92,2 | 89,6 | 85,2 | 80,1 | 76,1 | 71,3 | 65,4 | 58,8 |
| H2.2 | S | D | 80,00 | 95,0 | 91,6 | 89,2 | 86,6 | 82,2 | 77,1 | 73,1 | 68,3 | 62,4 | 55,8 |
| H2.2 | S | D | 100,00 | 98,0 | 94,6 | 92,2 | 89,6 | 85,2 | 80,1 | 76,1 | 71,3 | 65,4 | 58,8 |

Súbor údajov o hluku a výkone vrtuľníkov 2

Súbor obsahuje údaje pre tri triedy vrtuľníkov na základe ich maximálnej vzletovej hmotnosti:

1. Lahký vrtuľník (LHEL) MTOM < 3 000 kg,
2. Stredný vrtuľník (MHEL) 3 000 kg < MTOM < 6 000 kg,
3. Ťažký vrtuľník (THEL) MTOM > 6 000 kg.

Štandardné priletové a odletové profily letu sa uvádzajú ako profily miesta dotyku. Štandardné odletové profily dráhy letu predpokladajú stúpanie na úroveň vodorovného letu 1 000 stôp (305 m) pre každú triedu vrtuľníka. Ak sa časť vodorovného letu pri odlete alebo prilete od týchto hodnôt na miestnej úrovni líši, odporúča sa prispôbenie štandardných profilov tak, aby zohľadňovali miestne okolnosti.

Tabuľka I-23

Súbor údajov 2 pre vrtuľníky – opisná tabuľka

| ID lietadla | Opis | Typ motora | Počet motorov | Hmotnostná trieda | Vlastnícka kategória | Max. hrubá vzletová hmotnosť (v librách) | Max. hrubá pristávací hmotnosť (v librách) | Max. pristávací vzdialenosť (v librách) | Max. statický ťah na úrovni mora (v librách) | Kapitola hluku | ID hluku, výkonu a vzdialenosti | Výkonový parameter | ID spektrálnej triedy priblíženia | ID spektrálnej triedy pri odlete | Identifikátor bočnej smerovosti |
|-------------|-------------------------|-------------|---------------|-------------------|----------------------|--|--|---|--|----------------|---------------------------------|--|-----------------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| LHEL | Vrtuľníky s MTOM <= 1 t | Turbovrtuľa | 0 | 0 | Vrtuľník | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | LHEL | Výkon na hriadeľ (SHP) (% max. static. ťahu) | 215 | 112 | Vrtuľa |
| MHEL | Vrtuľníky s MTOM 1-3 t | Turbovrtuľa | 0 | 0 | Vrtuľník | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | MHEL | Výkon na hriadeľ (SHP) (% max. static. ťahu) | 215 | 112 | Vrtuľa |
| THEL | Vrtuľníky s MTOM 3-5 t | Turbovrtuľa | 0 | 0 | Vrtuľník | 0 | 0 | 0 | 100 | 0 | THEL | Výkon na hriadeľ (SHP) (% max. static. ťahu) | 215 | 112 | Vrtuľa |

Tabuľka I-24

Súbor údajov 2 pre vrtuľníky – odletové profily

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo bodu | Vzdialenosť (v stopách) | Výška (v stopách) | TAS (v uzloch) | Korigovaný čistý ťah (%) | 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 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo bodu | Vzdialenosť (v stopách) | Výška (v stopách) | TAS (v uzloch) | Korigovaný čistý ťah (%) | OP_MODE |
|-------------|----------------|------------|-------------|------------|-------------------------|-------------------|----------------|--------------------------|---------|
| LHEL | D | DEFAULT | 1 | 8 | 7 014 | 1 001 | 100 | 70 | D |
| LHEL | D | DEFAULT | 1 | 9 | 10 000 | 1 001 | 110 | 70 | D |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 50 | D |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 2 | 10 | 0 | 2 | 50 | D |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 3 | 20 | 16 | 3 | 50 | D |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 4 | 102 | 16 | 30 | 50 | D |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 5 | 561 | 30 | 60 | 50 | D |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 6 | 4 032 | 1 001 | 65 | 75 | D |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 7 | 6 785 | 1 001 | 100 | 75 | D |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 8 | 10 000 | 1 001 | 126 | 75 | D |
| THEL | D | DEFAULT | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 100 | X |
| THEL | D | DEFAULT | 1 | 2 | 10 | 0 | 2 | 100 | X |
| THEL | D | DEFAULT | 1 | 3 | 20 | 16 | 3 | 50 | D |
| THEL | D | DEFAULT | 1 | 4 | 102 | 16 | 30 | 50 | D |
| THEL | D | DEFAULT | 1 | 5 | 1 001 | 151 | 60 | 50 | D |
| THEL | D | DEFAULT | 1 | 5 | 4 679 | 1 000 | 65 | 75 | D |
| THEL | D | DEFAULT | 1 | 5 | 6 681 | 1 000 | 83 | 75 | D |
| THEL | D | DEFAULT | 1 | 5 | 8 679 | 1 000 | 100 | 75 | D |
| THEL | D | DEFAULT | 1 | 5 | 13 679 | 1 000 | 113 | 75 | D |
| THEL | D | DEFAULT | 1 | 5 | 18 679 | 1 000 | 126 | 75 | D |

Tabuľka I-24

Súbor údajov 2 pre vrtuľníky – príletové profily

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo bodu | Vzdialenosť (v stopách) | Výška (v stopách) | TAS (v uzloch) | Korigovaný čistý ťah (%) | 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 |
| 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 |

| ID lietadla | Druh prevádzky | ID profilu | Dĺžka úseku | Číslo bodu | Vzdialenosť (v stopách) | Výška (v stopách) | TAS (v uzloch) | Korigovaný čistý ťah (%) | OP_MODE |
|-------------|----------------|------------|-------------|------------|-------------------------|-------------------|----------------|--------------------------|---------|
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 8 | 121 | 0 | 1 | 60 | A |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 8 | - 40 229 | 1 000 | 135 | 75 | X |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 8 | - 36 322 | 1 000 | 123 | 75 | X |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 8 | - 32 411 | 1 000 | 112 | 75 | X |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 8 | - 28 504 | 1 000 | 100 | 75 | X |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 8 | - 22 145 | 1 000 | 90 | 75 | X |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 8 | - 15 784 | 1 000 | 80 | 75 | X |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 8 | - 9 426 | 1 000 | 70 | 75 | X |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 8 | - 5 153 | 551 | 60 | 60 | A |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 8 | - 750 | 89 | 50 | 60 | A |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 8 | - 62 | 16 | 20 | 60 | A |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 8 | 0 | 10 | 5 | 60 | A |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 8 | 102 | 0 | 2 | 60 | A |
| MHEL | D | DEFAULT | 1 | 8 | 121 | 0 | 1 | 60 | A |

Tabuľka I-26

Súbor údajov 2 pre vrtuľníky – hlukové charakteristiky

| NOISE_ID | THRSET_TYP | MODEL_TYPE | SPECT_APP | SPECT_DEP | SPECT_AFB |
|----------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|
| LHEL | P | I | 215 | 109 | 0 |
| MHEL | P | I | 215 | 109 | 0 |
| THEL | P | I | 215 | 109 | 0 |

Tabuľka I-27

Údaje o hluku, výkone a vzdialenosti (NPD) pre tri triedy vrtuľníkov

| Identifikátor NPD | Deskriptor hluku | Nastavenie výkonu | Prevádzkový režim | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| LHEL | MAX | 80 | A | 84,6 | 79,1 | 75,7 | 71,6 | 65,8 | 60,1 | 56 | 48,8 | 41,6 | 34,4 |
| LHEL | MAX | 70 | X | 88,4 | 82,9 | 79,5 | 75,6 | 70,3 | 65 | 61,6 | 55,4 | 49,2 | 43 |
| 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 |

| Identifikátor NPD | Deskriptor hluku | Nastavenie výkonu | Prevádzkový režim | L_200ft | L_400ft | L_630ft | L_1000ft | L_2000ft | L_4000ft | L_6300ft | L_10000ft | L_16000ft | L_25000ft |
|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|-----------|
| 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 |

ISSN 1977-0790 (elektronické vydanie)
ISSN 1725-5147 (papierové vydanie)



Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie
2985 Luxemburg
LUXEMBURSKO

SK