



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2020 m. gruodžio 21 d.
(OR. en)

14309/20
ADD 1

ENV 835
DELECT 185

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

| | |
|---------------------|--|
| nuo: | Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ |
| gavimo data: | 2020 m. gruodžio 21 d. |
| kam: | Europos Sąjungos Tarybos generaliniam sekretoriui Jeppe TRANHOLMUI-MIKKELSENI |
| Komisijos dok. Nr.: | C(2020) 9101 final - Annex |
| Dalykas: | Komisijos deleguotosios direktyvos, kuria, derinant prie mokslo ir technikos pažangos, dėl bendrųjų triukšmo vertinimo metodų iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/49/EB II priedas, PRIEDAS |

Delegacijoms pridedamas dokumentas C(2020) 9101 final - Annex.

Priedama: C(2020) 9101 final - Annex



Briuselis, 2020 12 21
C(2020) 9101 final

ANNEX

PRIEDAS

prie

Komisijos deleguotosios direktyvos

**kuria, derinant prie mokslo ir technikos pažangos, dėl bendrųjų triukšmo vertinimo
metodų iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2002/49/EB II
priedas**

PRIEDAS

II priedas iš dalies keičiamas taip:

(1) 2.1.1 skirsnio antra pastraipa pakeičiama taip:

„Kelių eismo triukšmo, geležinkelių eismo triukšmo ir pramoninio triukšmo apskaičiavimai atliekami taikant oktavos juostas, išskyrus geležinkelių eismo triukšmo šaltinių skleidžiamo garso galią, kuri skaičiuojama oktavos trečdaliu juostose. Remiantis minėtais oktavos juostų rezultatais I priede apibrėžtas ir Direktyvos 2002/49/EB 5 straipsnyje nurodytas kelių eismo triukšmo, geležinkelių triukšmo ir pramoninio triukšmo A svertinis ilgalaikis vidutinis dienos, vakaro ir nakties laikotarpio garso slėgio lygis apskaičiuojamas taikant 2.1.2, 2.2, 2.3, 2.4 ir 2.5 skirsniuose aprašytą metodą. Kelių ir geležinkelių eismo triukšmo aglomeracijose A svertinis ilgalaikis vidutinis garso slėgio lygis nustatomas pagal jose esančiuose kelių ir geležinkelių, įskaitant pagrindinius kelius ir pagrindinius geležinkelius, ruožuose keliamą triukšmą.“;

(2) 2.2.1 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) dalies, kurios antraštė „Lygiaverčių triukšmo šaltinių skaičius ir vieta“, pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Taikant šį modelį, kiekvieną (1, 2, 3, 4 ir 5 kategorijų) transporto priemonę atitinka vienas taškinis triukšmo šaltinis, tolygiai skleidžiantis garsą. Pirmasis atspindys nuo kelio paviršiaus vertinamas netiesiogiai. Kaip parodyta [2.2.a] pav., šis taškinis triukšmo šaltinis yra 0,05 m virš kelio paviršiaus.“;

(b) dalies, kurios antraštė „Spinduliuojamo garso galia“, skirsnio, kurio antraštė „Kelių eismo srautas“, paskutinė pastraipa pakeičiama taip:

„Greitis v_m – reprezentatyvusis tam tikros kategorijos transporto priemonių greitis; dažniausiai šis greitis yra mažesnioji iš verčių: didžiausias kelio atkarpoje leidžiamas greitis arba didžiausias transporto priemonės leidžiamasis greitis.“;

(c) dalies, kurios antraštė „Spinduliuojamo garso galia“, skirsnio, kurio antraštė „Pavienė transporto priemonė“, pirma pastraipa pakeičiama taip:

„Tariama, kad visos m kategorijos transporto priemonės eismo sraute važiuoja vienodu greičiu, t. y. greičiu v_m .“;

(3) 2.3.b lentelė iš dalies keičiama taip:

(a) trečios eilutės ketvirtoje skiltyje (antraštė „3“) tekstas pakeičiamas taip:

„Nurodo „dinaminį“ standumą“;

(b) šeštos eilutės ketvirtoje skiltyje (antraštė „3“) tekstas pakeičiamas taip:

„**H**

Kietas (800–1 000 MN/m)“;

(4) 2.3.2 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

(a) dalies, kurios antraštė „Eismo srautas“, ketvirtos pastraipos antra įtrauka po 2.3.2 formulės pakeičiama taip:

„– $v - t$ tipo geležinkelio riedmenų greitis [km/h] geležinkelio kelio atkarpoje j , kai vidutinis traukinio greitis s “;

(b) dalis, kurios antraštė „Cypimas“, pakeičiama taip:

„Cypimas kreivėse – specialus vietinis šaltinis, būdingas tik kreivėms. Cypimas kreivėse paprastai priklauso nuo išlinkio, trinties sąlygų, traukinio greičio, geležinkelio kelio/rato geometrinių parametrų bei dinaminių charakteristikų. Jis gali būti stiprus, todėl jį reikia tinkamai aprašyti. Vietose, kuriose sukiamas cypimas kreivėse, paprastai – geležinkelio iešmų išlinkiuose, prie šaltinio galios reikia pridėti perteklinio triukšmo galios spektrus. Perteklinis triukšmas gali būti nustatomas kiekvienam geležinkelio riedmenų tipui, nes tam tikrų tipų ratų ir vežimėlių cypimas kreivėse gali būti kur kas mažesnis. Jeigu turima perteklinio triukšmo matavimų, kuriuos atliekant tinkamai atsižvelgta į stochastinį cypimo pobūdį, juos galima naudoti.

Jei tinkamų matavimų nėra, gali būti taikomas paprastas metodas. Pagal šį metodą į cypimo triukšmą atsižvelgiama prie riedėjimo triukšmo garso galios spektro visais dažniais pridendant toliau nurodytas pertekliaus vertes.

| | |
|-----------|--|
| Traukinys | 5 dB, kai kreivės R vertė didesnė kaip 300 m, bet ne didesnė kaip 500 m, o l_{track} vertė ne mažesnė kaip 50 m 8 dB, kai kreivės R vertė ne didesnė kaip 300 m, o l_{track} vertė ne mažesnė kaip 50 m 8 dB, kai iešmo R vertė ne didesnė kaip 300 m 0 dB – visais kitais atvejais |
| Tramvajus | 5 dB, kai iešmo R vertė ne didesnė kaip 200 m; 0 dB – visais kitais atvejais |

čia l_{track} – bėgių kelio išilgai kreivės ilgis, R – kreivės spindulys.

Šių garso galios spektrų arba pertekliaus verčių taikymo galimybės paprastai tikrinamos vietoje, visų pirma, kai tai susiję su tramvajais ir vietomis, kuriose kreivėms arba iešmams taikomos priemonės, apsaugančios nuo cypimo.“;

(c) dalis, kurios antraštė „Šaltinio kryptingumas“, iškart po lygties 2.3.15 papildoma taip:

„Tiltų triukšmas modeliuojamas remiantis šaltiniu A ($h = 1$), darant prielaidą, kad šis šaltinis yra visakryptis.“;

(d) dalies, kurios antraštė „Šaltinio kryptingumas“, antra pastraipa iki 2.3.16 formulės (imtinai) pakeičiama taip:

„Vertikalusis kryptingumas $\Delta L W_{dir,ver,i}$ (dB); nurodomas A ($h = 1$) šaltinio kryptingumas vertikaloje plokštumoje kaip kiekvienos i dažnių juostos centrinio dažnio $f_{c,i}$ funkcija:

| | |
|--|----------|
| kai $0 < \psi < \pi/2$: $\Delta L_{W,dir,ver,i} = \left(\frac{40}{3} * \left[\frac{2}{3} * \sin(2 * \psi) - \sin(\psi) \right] * \lg \left[\frac{f_{c,i} + 600}{200} \right] \right)$ | (2.3.16) |
| kai $-\pi/2 < \psi \leq 0$: $\Delta L_{W,dir,ver,i} = 0$ | |

“;

- (5) 2.3.3 skirsnio pastraipa, kurios antraštė „Pataisa dėl konstrukcijos spinduliuotės (tiltų ir viadukų)“, pakeičiama taip:

„Pataisa dėl konstrukcijos spinduliuotės (tiltų ir viadukų)

Jeigu geležinkelio kelio atkarpa yra ant tilto, būtina atsižvelgti į papildomą triukšmą, kurį skleidžia virpantis tiltas, kai ant jo yra traukinys. Tiltų triukšmas modeliuojamas kaip papildomas šaltinis, kurio su kiekvienu geležinkelių riedmeniu susijusi garso galia nustatoma taip:

| | |
|---|----------|
| $L_{W,0,bridge,i} = L_{R,TOT,i} + L_{H,bridge,i} + 10 \times \lg(N_a) \text{ dB}$ | (2.3.18) |
|---|----------|

čia $L_{H,bridge,i}$ – tilto perdavimo funkcija. Tiltų triukšmas $L_{W,0,bridge,i}$ yra tik tas triukšmas, kurį skleidžia tilto konstrukcija. Tiltu važiuojančio geležinkelių riedmens riedėjimo triukšmas apskaičiuojamas pagal 2.3.8–2.3.10 lygtis, pasirinkus geležinkelio kelio perdavimo funkciją, kuri atitinka ant tilto esančią geležinkelio kelio sistemą. Į tilto kraštuose esančius užtvarus paprastai neatsižvelgiama.“;

- (6) 2.4.1 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

- (a) dalies, kurios antraštė „Skleidžiamo garso galia. Bendrieji dalykai“, antros pastraipos visas ketvirtas sąrašo elementas, įskaitant 2.4.1 formulę, keičiamas taip:

„– linijiniai šaltiniai, kuriais modeliuojamos važiuojančios transporto priemonės, apskaičiuojami pagal 2.2.1 formulę“;

- (b) 2.4.2 formulės numeris keičiamas taip:

„(2.4.1)“;

- (7) 2.5.1 skirsnio septinta pastraipa pakeičiama taip:

„Objektai, kurių nuožulniosios plokštumos su vertikale sudaro didesnę nei 15° kampą, nėra laikomi reflektoriais, bet į juos atsižvelgiama visais kitais sklidimo aspektais, pvz., atsižvelgiama į žemės paviršiaus poveikį ir difrakciją.“;

- (8) 2.5.5 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

- (a) dalyje, kurios antraštė „Garso lygis sklidimo kelyje (S, R) palankiomis sąlygomis (LF)“, 2.5.6 formulė pakeičiama taip:

”

| | |
|--|---------|
| $A_F = A_{div} + A_{atm} + A_{boundary,F}$ | (2.5.6) |
|--|---------|

“;

- (b) dalies, kurios antraštė „Ilgalaikis garso lygis R taške A svertinės skalės decibelais (dBA)“, pirmos pastraipos pabaiga, esanti po 2.5.11 formulės, pakeičiama taip:

„čia i – dažnių juostos indeksas. AWC – A svertinė pataisa, kaip nurodyta toliau:

| | | | | | | | | |
|------------------|-------|-------|------|------|-------|-------|-------|-------|
| Dažnis (Hz) | 63 | 125 | 250 | 500 | 1 000 | 2 000 | 4 000 | 8 000 |
| $AWC_{f,i}$ [dB] | -26,2 | -16,1 | -8,6 | -3,2 | 0 | 1,2 | 1,0 | -1,1 |

“;

- (9) 2.5.6 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

- (a) iškart po 2.5.b paveikslo įterpiamas sakiny:

„Atstumai d_n nustatomi remiantis dvimate projekcija horizontalioje plokštumoje.“;

- (b) pastraipa, kurios antraštė „Skaičiavimas palankiomis sąlygomis“, iš dalies keičiama taip:

- (1) a punkto pirmas sakiny pakeičiamas taip:

„lygtyje 2.5.15 ($A_{ground,H}$) aukščiai z_s ir z_r pakeičiami atitinkamai $z_s + \delta z_s + \delta z_T$ ir $z_r + \delta z_r + \delta z_T$, čia“;

- (2) b punkto pirmas sakiny pakeičiamas taip:

„apatinė $A_{ground,F}$ riba (skaičiuojama naudojant nepakeistus aukščius) priklauso nuo sklidimo kelio geometrinų parametrų.“;

- (c) dalies, kurios antraštė „Difrakcija“, antra pastraipa pakeičiama taip:

„Paprastai atsižvelgiama į toliau nurodytas vienintelės vertikalios plokštumos, kurioje yra šaltinis ir veikiamasis subjektas (ištiestos kuniškos širmos principu, jei kelyje yra atspindžių), specifikacijas. Vienalytėmis sklidimo sąlygomis tiesioginis spindulys nuo šaltinio iki veikiamojo subjekto yra tiesi linija, o palankiomis sklidimo sąlygomis – lenkta linija (lankas, kurio spindulys priklauso nuo tiesaus spindulio ilgio).

Jei tiesioginis spindulys neužstojamas, ieškoma briaunos D, kurios atžvilgiu kelio ilgio skirtumas δ yra didžiausias (mažiausioji absoliuti vertė, nes šie kelio ilgio skirtumai yra neigiami). Į difrakciją atsižvelgiama, jei:

– tas kelio ilgio skirtumas yra didesnis nei $-\lambda/20$ ir

– įvykdomas Reilėjaus kriterijus.

Taip yra tuomet, kai δ vertė yra didesnė nei $\lambda/4 - \delta^*$, čia δ^* – kelio ilgio skirtumas, apskaičiuotas tai pačiai briaunai D, bet susijęs su veidrodiniu šaltiniu S^* , apskaičiuotu remiantis žemės paviršiaus vidurkio plokštuma šaltinio pusėje, ir veidrodiniu veikiamuoju subjektu R^* , apskaičiuotu remiantis žemės paviršiaus vidurkio plokštuma veikiamojo subjekto pusėje. Skaičiuojant δ^* atsižvelgiama tik į taškus S^* , D ir R^* , o į kitų briaunų, užstojančių kelią $S^* \rightarrow D \rightarrow R^*$, nepaisoma. Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, bangos ilgis λ apskaičiuojamas naudojant vardinį centrinį dažnį ir 340 m/s garso greitį.

Jeigu šios dvi sąlygos įvykdomos, briauna D šaltinio pusę skiria nuo veikiamojo subjekto pusės, apskaičiuojamos dvi atskiros žemės paviršiaus vidurkio plokštumos ir apskaičiuojamas A_{dif} , kaip toliau aprašyta šioje dalyje. Priešingu atveju šiame kelyje neatsižvelgiama į silpimą dėl difrakcijos, apskaičiuojama bendra kelio $S \rightarrow R$ žemės paviršiaus vidurkio plokštuma ir apskaičiuojama A_{ground} nesant difrakcijos ($A_{dif} = 0$ dB). Ši taisyklė taikoma vienalytėmis ir palankiomis sąlygomis.“;

(d) dalies, kurios antraštė „Difrakcija be žemės paviršiaus poveikio“, antra pastraipa pakeičiama taip:

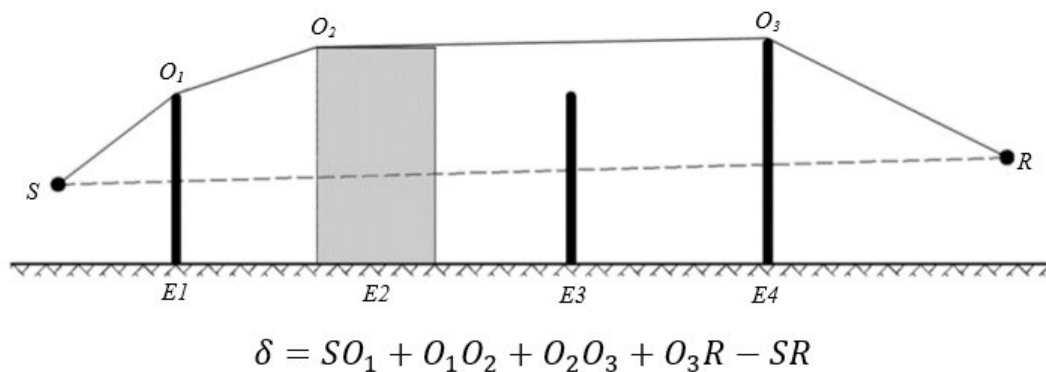
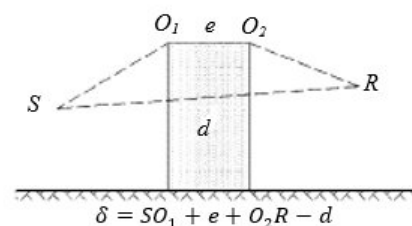
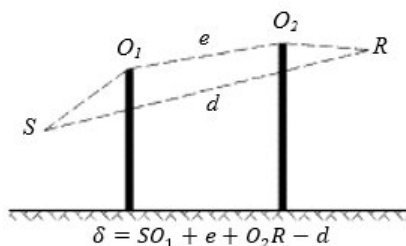
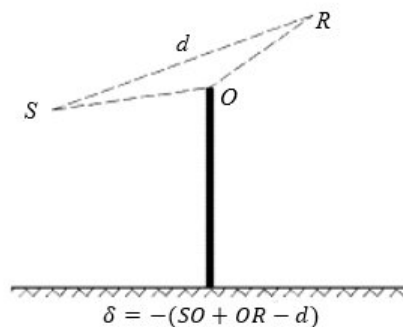
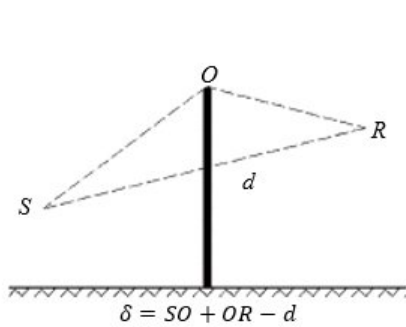
„Daugybinės difrakcijos atveju, kai e – bendras kelio tarp pirmojo ir paskutiniojo difrakcijos taškų ilgis (palankiomis sąlygomis naudoti lenktus spindulius) ir kai e vertė didesnė kaip 0,3 m (antraip $C'' = 1$), šis koeficientas apskaičiuojamas pagal lygtį:

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

“;

(e) 2.5.d paveikslas pakeičiamas taip:

”



“;

(f) dalies, kurios antraštė „Palankios sąlygos“, pirma pastraipa po 2.5.e paveikslo pakeičiama taip:

„Palankiomis sąlygomis trijų išlenktų garso spindulių SO , OR ir SR kreivumo spindulys Γ nustatomas taip:

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

Čia d nustatomas pagal atstumą tarp šaltinio ir veikiamojo subjekto trimatėje erdvėje, esant neišskleistam keliui.“;

(g) dalies, kurios antraštė „Palankios sąlygos“, pastraipos tarp 2.5.28 ir 2.5.29 formulių (įskaitant abi formules) pakeičiamos taip:

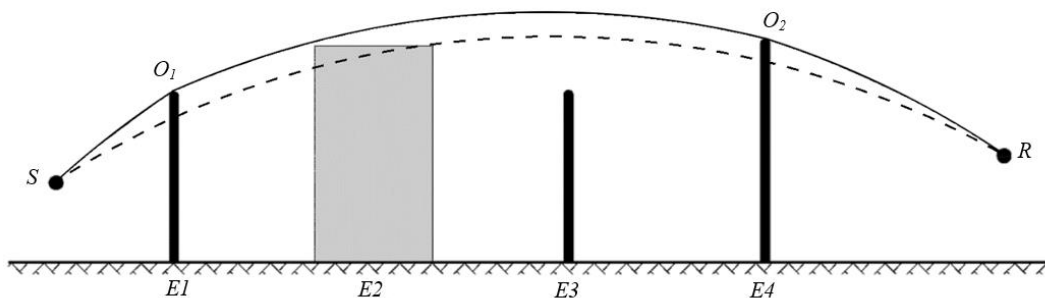
”

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

Palankiomis sąlygomis sklidimo kelią vertikaloje sklidimo plokštumoje visada sudaro apskritimo, kurio spindulys yra atstumas tarp šaltinio ir veikiamojo subjekto trimatėje erdvėje, segmentai, taigi visų sklidimo kelio atkarpų kreivumo spindulys yra vienodas. Jeigu tiesioginis lankas, jungiantis šaltinį ir veikiamąjį subjektą, yra užstotas, sklidimo kelias nustatomas kaip trumpiausias išgaubtas lankų, gaubiančių visas kliūtis, derinys. „Išgaubtas“ šiuo atveju reiškia, kad kiekviename difrakcijos taške išeinančioji spindulio dalis yra nukreipta žemyn nuo ateinančiosios spindulio dalies.

2.5.f pav.

Sklidimo palankiomis sąlygomis kelių skirtumo apskaičiavimo pavyzdys (daugybė difrakcija)



Pagal 2.5.f pav. pateiktą scenarijų sklidimo kelių skirtumas yra:

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

„,

(h) pastraipos, kurių antraštės yra „Nario $\Delta_{ground(S,O)}$ apskaičiavimas“ ir „Nario $\Delta_{ground(O,R)}$ apskaičiavimas“, pakeičiamos taip:

„Nario $\Delta_{ground(S,O)}$ apskaičiavimas

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

čia:

- $A_{ground(S,O)}$ – silpimas dėl žemės paviršiaus poveikio tarp šaltinio S ir difrakcijos taško O . Šis narys apskaičiuojamas kaip nurodyta ankstesniame skirsnyje apie skaičiavimą vienalytėmis ir palankiomis sąlygomis, darant šias prielaidas:
- $Z_r = Z_{o,s}$;
- G_{path} apskaičiuojamas tarp S ir O ;
- vienalytėmis sąlygomis: $\bar{G}_w = G'_{path}$ 2.5.17 lygtyje, $\bar{G}_m = G'_{path}$ 2.5.18 lygtyje;
- palankiomis sąlygomis: $\bar{G}_w = G_{path}$ 2.5.17 lygtyje, $\bar{G}_m = G'_{path}$ 2.5.20 lygtyje;

- $\Delta_{dif(S',R)}$ – silpimas dėl difrakcijos tarp tariamojo šaltinio S' ir R , apskaičiuojamas kaip nurodyta ankstesniame skirsnyje („Difrakcija be žemės paviršiaus poveikio“);
- $\Delta_{dif(S,R)}$ – silpimas dėl difrakcijos tarp S ir R , apskaičiuojamas kaip nurodyta ankstesniame skirsnyje („Difrakcija be žemės paviršiaus poveikio“).

Išskirtiniu atveju, kai šaltinis yra žemiau žemės paviršiaus vidurkio plokštumos: $\Delta_{dif(S,R)} = \Delta_{dif(S',R)}$ ir $\Delta_{ground(S,O)} = A_{ground(S,O)}$

Nario $\Delta_{ground(O,R)}$ apskaičiavimas

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

čia:

- $A_{ground(O,R)}$ – silpimas dėl žemės paviršiaus poveikio tarp difrakcijos taško O ir veikiamą subjekto R . Šis narys apskaičiuojamas kaip nurodyta ankstesniuose skirsniuose apie skaičiavimą vienalytėmis ir palankiomis sąlygomis, darant šias prielaidas:
- $z_s = z_{o,r}$
- G_{path} apskaičiuojamas tarp O ir R .

Šiuo atveju į pataisą G'_{path} atsižvelgti nebūtina, nes nagrinėjamas šaltinis yra difrakcijos taškas. Todėl G_{path} naudojamas skaičiuojant žemės paviršiaus poveikį, įskaitant apatinės ribos lygties narį, kuris tampa $-3(1 - G_{path})$.

- vienalytėmis sąlygomis $\bar{G}_w = G_{path}$ 2.5.17 lygtyje ir $\bar{G}_m = G_{path}$ 2.5.18 lygtyje;
- palankiomis sąlygomis $\bar{G}_w = G_{path}$ 2.5.17 lygtyje ir $\bar{G}_m = G_{path}$ 2.5.20 lygtyje;
- $\Delta_{dif(S,R')}$ – silpimas dėl difrakcijos tarp S ir tariamojo veikiamą subjekto R' , apskaičiuojamas kaip nurodyta ankstesniame skirsnyje (žr. difrakcija be žemės paviršiaus poveikio);
- $\Delta_{dif(S,R)}$ – silpimas dėl difrakcijos tarp S ir R , apskaičiuojamas kaip nurodyta ankstesniame skirsnyje (žr. difrakcija be žemės paviršiaus poveikio).

Išskirtiniu atveju, kai veikiamasis subjektas yra žemiau žemės paviršiaus vidurkio plokštumos: $\Delta_{dif(S,R')} = \Delta_{dif(S,R)}$ ir $\Delta_{ground(O,R)} = A_{ground(O,R)}$ “;

(i) 2.5.6 skirsnio dalis, kurios antraštė „Vertikalios briaunos scenarijus“, pakeičiama taip:

„Vertikalios briaunos scenarijai

Pagal lygtį 2.5.21 galima skaičiuoti pramoninio triukšmo vertikalių briaunų sukeltą (šoninę) difrakciją. Tokiu atveju laikoma, kad $A_{dif} = \Delta_{dif}(S,R)$, o narys A_{ground} išlieka. Be to, A_{atm} ir A_{ground} apskaičiuojami pagal visą sklidimo kelio ilgį. A_{div} vis tiek skaičiuojamas pagal tiesioginį nuotolį d . Vadinasi, 2.5.8 ir 2.5.6 lygtys atitinkamai išreiškiamos taip:

Δ_{dif} naudojama vienalytėmis sąlygomis

2.5.34 lygtyje.

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

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

Į šoninę difrakciją atsižvelgiama tik tokiais atvejais, kai įvykdomos šios sąlygos:

šaltinis yra tikrasis taškinis šaltinis, kuris nėra gautas padalijus išplėstinį šaltinį, pvz., linijinį arba stambųjį šaltinį;

šaltinis nėra veidrodis šaltinis, sukurtas atspindžiui apskaičiuoti;

visas tiesioginis spindulys tarp šaltinio ir veikiančio subjekto yra virš žemės paviršiaus profilio.

Vertikalioje plokštumoje, kurioje yra S ir R , kelio ilgio skirtumas δ yra didesnis už 0, t. y. tiesioginis spindulys užstojamas. Todėl kai kuriais atvejais į šoninę difrakciją gali būti atsižvelgiama vienalytėmis sklidimo sąlygomis, bet ne palankiomis sklidimo sąlygomis.

Jei visos šios sąlygos įvykdomos, be difrakcinio sklidimo kelio vertikaloje plokštumoje, kurioje yra šaltinis ir veikiamasis subjektas, atsižvelgiama ne daugiau kaip į du sklidimo su šonine difrakcija kelius. Šoninė plokštuma apibrėžiama kaip vertikaliai plokštumai statmena plokštuma, kurioje taip pat yra šaltinis ir veikiamasis subjektas. Sankirtos su šia šonine plokštuma sritis sudaroma pagal visas kliūtis, kurias tiesioginis spindulys kerta kelyje nuo šaltinio iki veikiančio subjekto. Vertikaliosios briaunos, į kurias atsižvelgiama brėžiant sklidimo su šonine difrakcija kelią, šoninėje plokštumoje nubrėžiamos kaip trumpiausia išgaubta šaltinį ir veikiamąjį subjektą jungianti linija, sudaryta iš tiesių atkarpų ir apimanti minėtas sankirtos sritis.

Norint apskaičiuoti keliu su šonine difrakcija sklindančio triukšmo silpimą dėl žemės paviršiaus poveikio, žemės paviršiaus vidurkio plokštuma tarp šaltinio ir veikiančio subjekto apskaičiuojama atsižvelgiant į žemės paviršiaus profilį vertikaliai žemiau sklidimo kelio. Jeigu projekcijoje į horizontalią plokštumą šoninio sklidimo kelias kerta pastato projekciją, į tai atsižvelgiama skaičiuojant G_{path} (paprastai $G=0$) ir žemės paviršiaus vidurkio plokštumą vertikalaus pastato aukščio atžvilgiu.“;

(j) dalies, kurios antraštė „Atspindžiai nuo vertikalių kliūčių. Silpimas dėl sugerties“, antra ir trečia pastraipos pakeičiamos taip:

„Į objektų paviršius, kaip į reflektorius, atsižvelgiama tik tokiu atveju, kai jų nuolydis vertikalės atžvilgiu yra mažesnis kaip 15° . Į atspindžius atsižvelgiama tik tuomet, kai jų keliai yra vertikaloje sklidimo plokštumoje, t. y. be šoninės difrakcijos. Kritimo ir atspindėjimo kelių atveju, darant prielaidą, kad atspindintysis paviršius yra vertikalus, atspindžio taškas (esantis ant atspindinčio objekto) nustatomas vienalytėmis sklidimo sąlygomis naudojant tiesias linijas, o palankiomis sklidimo sąlygomis – lenktas linijas. Reflektoriaus aukštis, matuojamas per atspindžio tašką, žiūrint krantinčio spindulio kryptimi, turi būti ne mažesnis

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

Čia dalinių šaltinių garso galia nustatoma taip:

$$L_{W,n} = L_W + \Delta L_n$$

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

Čia:

L_W tikrojo šaltinio garso galia;

$\Delta L_{geo,n}$ sferinės skėsties pataisos narys;

$\Delta L_{dif,n}$ pataisos narys, taikomas atsižvelgiant į difrakciją nuo kliūties viršaus;

$\Delta L_{abs,n}$ pataisos narys, taikomas atsižvelgiant į kliūties vidinės pusės sugertį;

$\Delta L_{ref,n}$ pataisos narys, taikomas atsižvelgiant į atspindėjimą nuo geležinkelių riedmens kėbulo;

$\Delta L_{retrodif,n}$ pataisos narys, taikomas atsižvelgiant į baigtinį kliūties, kaip reflektoriaus, aukštį.

Sferinės skėsties pataisa apskaičiuojama taip:

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

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

Pataisa dėl difrakcijos nuo kliūties viršaus apskaičiuojama taip:

(2.5.42)

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

Čia D_n – silpimas dėl difrakcijos, pagal 2.5.21 formulę, kai $C'' = 1$, apskaičiuotas keliui, šaltinį S_n jungiančiam su veikiamuoju subjektu R , atsižvelgiant į difrakciją kliūtis B viršuje:

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

Pataisa dėl kliūtis vidinės pusės sugerties apskaičiuojama taip:

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

Pataisa dėl atspindžio nuo geležinkelių riedmens kėbulo apskaičiuojama taip:

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

Į pataisą dėl baigtinio atspindinčiosios kliūtis aukščio atsižvelgiama remiantis retrodifrakcija. Spindulio kelią, atitinkantį sekos $N > 0$ atvaizdą, kliūtis atspindės n kartų. Skerspjūvyje bus atspindima atstumais

$d_i = -(2i - q)d_b, i = 1, 2, \dots, n$. Čia $P_i(d = d_i, h = h_b), i = 1, 2, \dots, n$, šių atspindinčiųjų paviršių viršutiniai taškai. Kiekviename iš šių taškų pataisos narys apskaičiuojamas taip:

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

Čia $\Delta_{retrodif,n,i}$ apskaičiuojamas, kai šaltinis yra padėtyje S_n , kliūtis viršus – padėtyje P_i , o veikiamasis subjektas – padėtyje R' . Lygiavertio veikiamojo subjekto R' padėtis nustatoma pagal lygtį $R' = R$, jei veikiamasis subjektas yra virš regėjimo linijos, iš taško S_n žiūrint į tašką B ; priešingu atveju lygiavertė veikiamojo subjekto padėtis yra regėjimo linijoje, esančioje vertikaliai virš tikrojo veikiamojo subjekto, t. y.:

| | |
|----------------|----------|
| $d_{R'} = d_R$ | (2.5.47) |
|----------------|----------|

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

“;

(10) 2.7.5 skirsnis „Orlaivio triukšmas ir eksploataciniai parametrai“ pakeičiamas taip:

„2.7.5. Orlaivio triukšmas ir eksploataciniai parametrai

I priedėlyje pateiktoje ANP duomenų bazėje nurodyti orlaivių ir variklių eksploatacinių parametru koeficientai, išskridimo ir artėjimo tūpti profiliai, taip pat NPD santykiai, būdingi didelei daliai civilinių orlaivių, skraidančių iš Europos Sąjungos oro uostų. Orlaivių tipai ar variantai, kurių duomenų šiuo metu sąrašė nėra, gali būti tinkamiausiai apibūdinti pagal panašių į sąrašą įtrauktų orlaivių duomenis.

Šie duomenys buvo gauti siekiant apskaičiuoti vidutinio arba tipinio orlaivių parko ir mišraus eismo oro uoste triukšmo kontūrus. Gali būti netinkama prognozuoti atskiro orlaivių modelio absoliučiojo triukšmo lygius, taip pat nėra tinkama lyginti konkrečių tipų ir modelių orlaivių arba konkretaus orlaivių parko skleidžiamo triukšmo rodiklius ir charakteristikas. Vietoj to, siekiant nustatyti, kokių tipų ir modelių orlaiviai yra triukšmingiausi arba koks konkretus orlaivių parkas skleidžia didžiausią triukšmą, turi būti atsižvelgiama į triukšmo pažymėjimus.

ANP duomenų bazėje pagal kiekvieną į sąrašą įtrauktą orlaivių tipą pateikiamas vienas arba keli numatytieji kilimo ir tūpimo profiliai. Turi būti išnagrinėtos šių profilių taikymo atitinkamam oro uostui galimybės ir nustatyti fiksuotųjų taškų profiliai arba procedūros etapai, labiausiai atitinkantys tame oro uoste vykdomus skrydžius.“;

(11) 2.7.11 skirsnio antros dalies, kurios antraštė „Trajektorijų išsibarstymas“, pavadinimas pakeičiamas taip:

„Šoninis trajektorijų išsibarstymas“;

(12) 2.7.12 skirsnyje po šeštos pastraipos prieš septintą (paskutinę) pastraipą įterpiama tokia pastraipa:

„Orlaivių triukšmo šaltinis atitinkamai turėtų būti ne mažesniame kaip 1,0 m (3,3 pėdų) aukštyje virš aerodromo lygio arba virš kilimo ir tūpimo tako vietovės aukščio lygių.“;

(13) 2.7.13 skirsnis „Skrydžio trajektorijos ruožų formavimas“ pakeičiamas taip:

”

2.7.13. Skrydžio trajektorijos ruožų formavimas

Kiekviena skrydžio trajektorija turi būti apibrėžiama ruožų koordinatėmis (taškų) ir skrydžio parametru rinkiniu. Pirmiausia nustatomos antžeminės trajektorijos projekcijos ruožų koordinatės. Paskui apskaičiuojamas skrydžio profilis – pažymėtina, kad tam tikro

procedūros etapų rinkinio profilis priklauso nuo antžeminės trajektorijos projekcijos, pavyzdžiui, kai variklio traukos ir greičio nuostačiai tie patys, orlaivio aukštėjimo sparta posūkiuose yra mažesnė negu skrendant tiesia linija. Tada atliekamas skirstymas į poruožius, kai orlaivis yra ant kilimo ir tūpimo tako (riedėjimas žeme prieš pakylant arba nutūpus) ir kai orlaivis yra arti kilimo ir tūpimo tako (pradinis aukštėjimas arba priartėjimo tūpti baigmė). Tuomet oro ruožai, kurių pradiniame ir galiniame taškuose greitis labai skiriasi, suskirstomi į poruožius. Trimatę skrydžio trajektoriją siekiant suskirstyti į ruožus, nustatomos antžeminės trajektorijos ruožų dvimatės koordinatės¹ ir sujungiamos su dvimačiu skrydžio profiliu. Galiausiai pašalinami visi pernelyg arti vienas kito esantys skrydžio trajektorijos taškai.

Skrydžio profilis

Kiekvieną skrydžio profilio ruožą apibūdinantys parametrai ruožo pradžioje (indeksas 1) ir pabaigoje (indeksas 2):

s_1, s_2 nuotolis išilgai antžeminės trajektorijos projekcijos;

z_1, z_2 lėktuvo aukštis;

V_1, V_2 greitis žemės atžvilgiu;

P_1, P_2 triukšminis galios parametras (tas pats, pagal kurį apibrėžtos NPD kreivės),

$\varepsilon_1, \varepsilon_2$ posvyrio kampas.

Rengiant skrydžio profilį pagal procedūros etapų rinkinį (*skrydžio trajektorijos rengimas*) ruožai formuojami paeiliui, kad pabaigos taškuose būtų pasiektos reikiamos sąlygos. Kiekvieno ruožo pabaigos parametrai tampa kito ruožo pradžios parametrais. Apskaičiuojant kiekvieną ruožą parametrai žinomi iš pradžių; reikiamos sąlygos ruožo pabaigoje nustatytos procedūros etape. Patys etapai nustatomi pagal ANP numatytąsias vertes arba juos nustato naudotojas (pvz., iš orlaivio naudojimo vadovo). Ruožo pabaigos sąlygos – paprastai aukštis ir greitis; profilio kūrimo užduotis – nustatyti ruožo ilgį, per kurį pasiekiamos minėtos sąlygos. Neapibrėžti parametrai nustatomi atliekant skrydžio charakteristikų skaičiavimus (žr. **B priedėlį**).

Jeigu antžeminė trajektorijos projekcija yra tiesi linija, profilio taškus ir susijusius skrydžio parametrus galima apibrėžti neatsižvelgiant į antžeminę trajektorijos projekciją (posvyrio kampo vertė visada lygi 0). Tačiau antžeminės trajektorijos projekcijos retai būna tiesios linijos; paprastai jose yra posūkių ir siekiant užtikrinti geriausius rezultatus į šiuos posūkius būtina atsižvelgti rengiant dvimatį skrydžio profilį, prireikus skaidant profilio ruožus antžeminės trajektorijos projekcijos jungiamuosiuose taškuose ir įterpiant posvyrio kampo pokyčius. Kito ruožo ilgis iš pradžių dažniausiai būna nežinomas; jis preliminariai apskaičiuojamas darant prielaidą, kad posvyrio kampas nepakito. Jeigu paskui nustatoma, kad laikinasis ruožas apima vieną ar daugiau antžeminės trajektorijos projekcijos jungiamųjų taškų, o pirmasis jų – s , t. y. $s_1 < s < s_2$, ruožas trumpinamas ties s ir parametrai toje vietoje apskaičiuojami interpoliuojant (žr. toliau). Pastarieji tampa einamojo ruožo pabaigos parametrais ir naujojo ruožo, kuriame vis dar taikomos tos pačios tikslinės pabaigos sąlygos, pradžios parametrais. Jeigu antžeminėje trajektorijos projekcijoje nėra tarpinio jungiamąjo taško, laikinasis ruožas patvirtinamas.

¹ Šiuo tikslu bendrasis antžeminės trajektorijos projekcijos ilgis visada turėtų būti ilgesnis negu skrydžio profilis. Šio reikalavimo laikymąsi, jeigu būtina, galima užtikrinti prie antžeminės trajektorijos projekcijos paskutinio ruožo pridėdant atitinkamo ilgio tiesius ruožus.

Jeigu į posūkių poveikį skrydžio profiliui atsižvelgti nereikia, priimamas skrydžio tiesia linija pavienio ruožo sprendimas, nors informacija apie posvyrio kampą išlaikoma, kad ją būtų galima naudoti vėliau.

Nepaisant to, ar posūkių poveikis modeliuojamas išsamiai, kiekviena trimatė skrydžio trajektorija parengiama jos dvimatį skrydžio profilį sujungiant su dvimate antžemine trajektorijos projekcija. Taip gaunamos koordinatų rinkinių (x, y, z) sekos, iš kurių kiekviena yra arba ruožais suskirstytos antžeminės trajektorijos projekcijos jungiamasis taškas, arba skrydžio profilio sujungimo taškas, arba ir vienas, ir kitas, o su profilio taškais yra susijusios atitinkamos aukščio z , kelio greičio V , posvyrio kampo ε ir variklio galios P vertės. Trajektorijos taške (x, y) , kuris yra tarp skrydžio profilio ruožo galinių taškų, skrydžio parametrai interpoliuojami pagal šią lygtį:

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

čia:

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

Atkreipkite dėmesį – daroma prielaida, kad z ir ε tiesiškai kinta per nuotolį, o V ir P – per laiką (t. y. tolygus greitėjimas²).

Skrydžio profilio ruožus derinant su radaro duomenimis (*skrydžio trajektorijos nagrinėjimas*) visi nuotoliai, aukščiai, greičiai ir posvyrio kampai galiniuose taškuose nustatomi tiesiogiai iš radaro duomenų; tik galios nuostačiai turi būti apskaičiuojami pagal charakteristikų lygtis. Antžemines trajektorijos projekcijas ir skrydžio profilio koordinates taip pat įmanoma atitinkamai susieti, todėl tai atlikti gana paprasta.

Riedėjimas žeme iki pakilimo

Orlaiviui kylant, kai jis greitėja nuo stabdžių atleidimo taško (arba riedėjimo pradžios taško, *SOR*) iki atsiplėšimo vietos, greitis orlaiviui nuriedant 1 500–2 500 m nuotolį labai pasikeičia, t. y. nuo 0 iki maždaug 80–100 m/s.

Todėl kilimo rieda skirstoma į skirtingo ilgio ruožus ir kiekviename iš šių ruožų orlaivio greitis padidėja tam tikra ne didesne kaip 10 m/s (apie 20 mazgų) verte ΔV . Nors ši vertė orlaiviui riedant prieš kilimą faktiškai kinta, šiuo tikslu galima daryti prielaidą, kad greitėjimas yra tolygus. Tuomet kilimo etape V_1 – pradinis greitis, V_2 – kilimo greitis, n_{TO} – kilimo ruožų skaičius, s_{TO} – lygiavertis kilimo nuotolis. Kai lygiavertis kilimo nuotolis s_{TO} (žr. **B priedėlį**), kilimo greitis V_1 ir kilimo greitis V_{TO} , riedėjimo žeme ruožų skaičius n_{TO} :

² Net jei variklio galios nuostačiai ruože nekeičiami, varos jėga ir greitėjimas gali kisti dėl skirtingo oro tankio skirtingame aukštyje. Tačiau rengiant garso sklidimo modelį į šiuos pokyčius neatsižvelgiama.

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

vadinasi, greičio pokytis ruože

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

ir laikas Δt kiekviename ruože (daroma prielaida, kad greitėjimas yra tolygus)

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

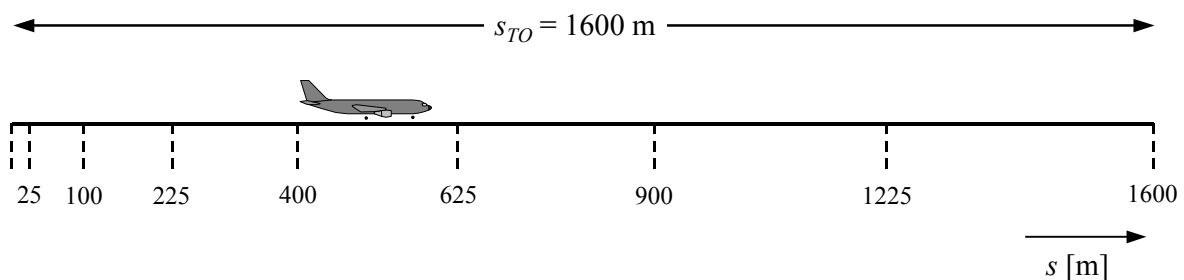
Tada kilimo riedos ruožo k ilgis $s_{TO,k}$ ($1 \leq k \leq n_{TO}$):

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

Pavyzdys. Jei kilimo nuotolis $s_{TO} = 1\,600$ m, $V_1 = 0$ m/s ir $V_2 = 75$ m/s, tai $n_{TO} = 8$ ruožai, kurių ilgiai nuo 25 iki 375 metrų (žr. **2.7.g pav.**):

2.7.g pav.

Kilimo riedos skirstymas į ruožus (aštuonių ruožų pavyzdys)



Tolygus orlaivio traukos padidėjimas ΔP kiekviename ruože, panašiai kaip greičio padidėjimas, apskaičiuojamas pagal formulę:

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

čia P_{TO} ir P_{init} – orlaivio trauka atitinkamai atsiplėšimo taške ir kilimo riedos pradžios taške.

Taikant šį tolygų traukos vertės padidėjimą (užuot taikius kvadratinę lygtį 2.7.6) siekiama, kad šis priaugis būtų suderinamas su tiesiniu variklio traukos ir greičio santykiu, jei jis taikomas orlaiviui su reaktyviniu varikliu.

Svarbi pastaba. Pirmiau pateiktos lygtys ir pavyzdys grindžiami prielaida, kad pradinis orlaivio greitis kilimo etapo pradžioje yra lygus nuliui. Tai įprasta situacija, kai orlaivis pradeda riedėti ir greitėja atleidus stabdžius. Tačiau yra ir situacijų, kai orlaivis gali pradėti greitėti nuo savo riedėjimo greičio, nesustojęs prie kilimo ir tūpimo tako slenksčio. Tokiu atveju, kai pradinis greitis V_{init} , nėra lygus nuliui, vietoj 2.7.8, 2.7.9, 2.7.10 ir 2.7.11 lygčių taikomos toliau nurodytos bendrosios lygtys.

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

Tokiu atveju kilimo etapu V_1 yra pradinis greitis V_{init} , V_2 yra kilimo greitis V_{TO} , n yra kilimo ruožto n_{TO} numeris, s yra lygiavertis kilimo nuotolis s_{TO} , o s_k yra ruožo k ilgis $s_{TO,k}$ (1 [simbolis] k [simbolis] n).

Tūpimo rieda

Nors tūpimo rieda iš esmės yra kilimo riedai priešingas procesas, ypatingą dėmesį reikia atkreipti į:

- *atgalinę trauką*, kuri kartais naudojama orlaiviui sulėtinti, ir
- lėtėjimą užbaigusius kilimo ir tūpimo taką paliekančius orlaivius (kilimo ir tūpimo taką paliekantys orlaiviai nėra oro triukšmo dedamoji dalis, nes į riedančio orlaivio triukšmą neatsižvelgiama).

Priešingai negu kilimo riedos nuotolis, kuris nustatomas remiantis orlaivio eksploataciniais parametrais, sustabdymo nuotolis s_{stop} (t. y. nuotolis nuo tūpimo taško iki vietos, kurioje orlaivis palieka kilimo ir tūpimo taką) priklauso ne vien nuo orlaivio. Nors trumpiausią sustabdymo nuotolį galima apskaičiuoti pagal orlaivio masę ir eksploatacinius parametrus (ir galimą atgalinę trauką), tikrasis sustabdymo nuotolis taip pat priklauso nuo riedėjimo takų vietos, eismo būklės ir atgalinės traukos naudojimo tam tikrame oro uoste taisyklių.

Atgalinės traukos naudojimas nėra įprasta procedūra – ji naudojama tik tuo atveju, jeigu būtino lėtėjimo neįmanoma užtikrinti ratų stabdžiais (atgalinė trauka gali sukelti ypač didelį triukšmą, nes tuščiąja eiga veikiančiam varikliui staiga pradėjus veikti atgaline trauka susidaro staigus garso protrūkis).

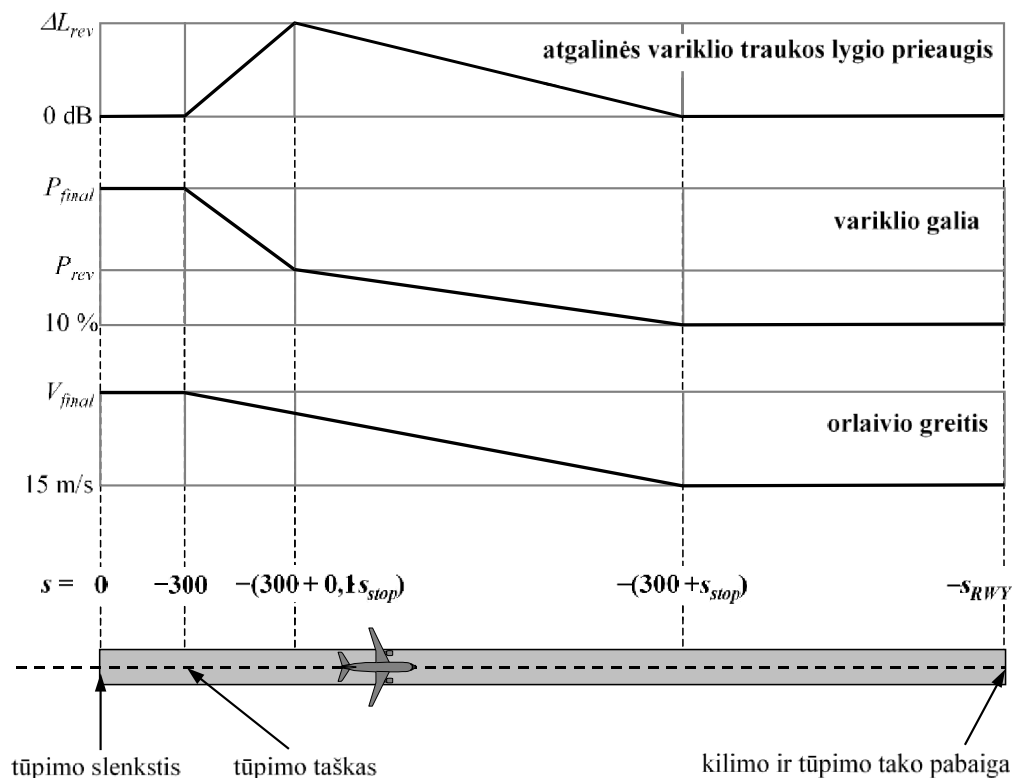
Tačiau dauguma kilimo ir tūpimo takų naudojami orlaiviams kilti ir tūpti, todėl atgalinės traukos poveikis triukšmo kontūrams nėra didelis, nes didelę bendros garso energijos greta kilimo ir tūpimo takų dalį lemia orlaivių kilimo operacijos. Atgalinės traukos poveikis triukšmo kontūrams gali būti didelis tik jeigu kilimo ir tūpimo takas naudojamas tik orlaiviams tūpti.

Atgalinės traukos skleidžiamas triukšmas fiziškai yra labai sudėtingas procesas, tačiau jo poveikis orlaivių triukšmo kontūrams palyginti nedidelis, todėl šios rūšies triukšmą galima modeliuoti supaprastintai – į staigų variklio galios pasikeitimą atsižvelgiama tinkamai suskirstant riedą į ruožus.

Akivaizdu, kad tūpimo riedos triukšmo modeliavimas yra gerokai paprastesnė užduotis nei kilimo riedos triukšmo modeliavimas. Jeigu išsamios informacijos neturima, rekomenduojama daryti šias supaprastinto modeliavimo prielaidas (žr. **2.7.h.1 pav.**).

2.7.h.1 pav.

Tūpimo riedos triukšmo modeliavimas



Orlaivis 50 pėdų aukštyje kerta tūpimo slenkstį (jo koordinatė s išilgai artėjimo tūpti antžeminės trajektorijos yra 0) ir toliau žemėja savo tūptine, kol nutupia ant kilimo ir tūpimo tako. Esant 3° tūptinei, tūpimo taškas yra už 291 m nuo tūpimo slenkščio (kaip parodyta 2.7.h.1 pav.). Per visą sustabdymo nuotolį s_{stop} – konkrečios kiekvieno orlaivio vertės pateikiamos ANP duomenų bazėje – orlaivis nuo priartėjimo tūpti baigmės greičio V_{final} sulėtinamas iki 15 m/s. Kadangi šiame ruože greitis staigiai mažėja, pagal 2.7.13 bendrąsias lygtis (nes riedėjimo greitis nėra lygus nuliui) šis ruožas turėtų būti suskirstomas į poruožius taip pat, kaip kilimo riedos ruožas (ar oro ruožai, kuriuose staigiai kinta greičio vertė). Variklio galia nuo priartėjimo tūpti baigmės galios orlaivio tūpimo taške iki atgalinės traukos galios nuostačio P_{rev} pakinta per nuotolį $0,1 \cdot s_{stop}$, tada per likusią 90 % sustabdymo nuotolio dalį sumažėja iki 10 % didžiausios turimosios galios vertės. Iki kilimo ir tūpimo tako galo ($s = -s_{RWY}$) orlaivio greitis išlieka pastovus.

Atgalinės traukos NPD kreivės šiuo metu ANP duomenų bazėje nepateikiamos, todėl modeliuojant šį poveikį tenka remtis įprastomis kreivėmis. Atgalinės traukos galia P_{rev} paprastai sudaro apie 20 % visos galios nuostačio ir šią vertę rekomenduojama taikyti kai neturima faktinės informacijos. Tačiau esant tam tikram galios nuostačiui atgalinė trauka sukelia gerokai stipresnį triukšmą nei tiesioginė trauka, todėl įvykio lygiui, nustatytam iš NPD, taikoma ΔL pataisa, kuri per $0,1 \cdot s_{stop}$ atkarpą didėja nuo 0 iki ΔL_{rev} (laikinaai rekomenduojama 5 dB³), o likusioje stabdymo nuotolio dalyje tiesiškai mažėja iki 0.

³ Ši vertė buvo rekomenduota ankstesniame ECAC Doc 29 leidinyje, tačiau ji vis dar laikoma laikinąja, kol bus parengti kiti patvirtinamieji eksperimentiniai duomenys.

Pradinio aukštėjimo ir priartėjimo tūpti baigmės ruožų skirstymas į poruožius

Ruožo ir veikiamojo subjekto tarpusavio padėties geometriniai parametrai pradinio aukštėjimo ir priartėjimo tūpti baigmės oro ruožuose sparčiai kinta, ypač veikiamojo subjekto buvimo vietos atžvilgiu, kai jis yra šalia skrydžio trajektorijos – tokiu atveju vietos kampas (*beta kampas*) taip pat greitai kinta, kai orlaivis aukštėja arba žemėja šiais pradiniais arba baigiamaisiais ruožais. Atlikus palyginimą su labai trumpų ruožų apskaičiavimais paaiškėjo, kad naudojant vieną (arba tik kelis) aukštėjimo arba artėjimo tūpti oro ruožą (-us), esantį (-čius) žemiau tam tikro aukščio (kilimo ir tūpimo tako atžvilgiu), gaunamas netikslus triukšmo į trajektorijos šoną artinys, netinkamas bendrosios metrikos reikmėms. Taip yra dėl to, kad kiekvienam ruožui taikoma viena šoninio silpimo pataisa, atitinkanti vieną konkrečiam ruožui būdingą vietos kampo vertę, o dėl staigaus šio parametro kitimo gaunami dideli šoninio silpimo poveikio pokyčiai kiekviename ruože. Apskaičiavimo tikslumas padidėja pradinį aukštėjimo ir paskutinį artėjimo tūpti oro ruožus suskirsčius į poruožius. Nuo poruožių skaičiaus ir kiekvieno iš jų ilgio priklauso šoninio silpimo pokyčio detalumas, į kurį bus atsižvelgiama. Žinant orlaivių, kurių varikliai pritvirtinti prie liemens, bendro šoninio silpimo išraišką galima įrodyti, kad, siekiant užtikrinti ne didesnę kaip 1,5 dB šoninio silpimo pokytį kiekviename ruože, aukštėjimo ir artėjimo tūpti oro ruožai, esantys žemiau nei 1 289,6 m (4 231 pėdos) aukštyje virš kilimo ir tūpimo tako, turėtų būti suskirstomi į poruožius pagal šį aukščio verčių rinkinį:

$$z = \{18,9, 41,5, 68,3, 102,1, 147,5, 214,9, 334,9, 609,6, 1\ 289,6\} \text{ (metrais) arba}$$

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

Kiekvieno pradinio ruožo, esančio žemesniame nei 1 289,6 m (4 231 pėdos) aukštyje, pirmiau nurodyti aukščiai taikomi nustatant, kuris iš pirmiau nurodytų aukščių yra arčiausiai pradinio pabaigos taško aukščio (aukštėjimo ruožo) arba pradžios taško aukščio (artėjimo tūpti ruožo). Tada tikrieji poruožio aukščiai z_i apskaičiuojami pagal šią lygtį:

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

čia:

z_e – pradinio ruožo pabaigos taško aukštis (aukštėjimo) arba pradžios taško aukštis (artėjimo tūpti);

z'_i – pirmiau pateikto aukščio verčių rinkinio i narys;

z'_N – aukščiu z_e artimiausias aukštis iš pirmiau pateikto aukščio verčių rinkinio;

k – aukščio verčių rinkinio pirmojo nario indeksas, kuriam apskaičiuotas z_k yra aiškiai didesnis už pirmesnio pradinio aukštėjimo ruožo galinio taško aukštį arba kito pradinio artėjimo tūpti ruožo, kuris turi būti suskirstytas į poruožius, pradžios taško aukštį.

Konkrečiu pradinio aukštėjimo ruožo arba paskutinio artėjimo tūpti ruožo atveju $k = 1$, tačiau ir bendresniu su kilimo ir tūpimo taku nesujungtų oro ruožų atveju k bus didesnis už 1.

Pradinio aukštėjimo ruožo pavyzdys

Jeigu pradinio ruožo galinio taško aukštis $Z_e = 304,8$ m, tuomet pagal aukščio verčių rinkinį $214,9 \text{ m} < z_e < 334,9 \text{ m}$, taigi aukščiui z_e artimiausias aukštis yra $z'_7 = 334,9$ m. Tuomet poruožio galinių taškų aukščiai apskaičiuojami pagal šią lygtį:

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

(pažymima, kad tokiu atveju $k = 1$, nes tai yra pradinis aukštėjimo ruožas).

Vadinasi z_1 būtų 17,2 m, $z_2 - 37,8$ m ir t. t.

Oro ruožų skirstymas į poruožius

Jeigu viename iš oro ruožų greičio vertės pokytis yra didelis, šis ruožas skirstomas į poruožius taip, kaip skirstomas riedos ruožas, t. y.:

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

čia V_1 and V_2 – atitinkamai greitis ruožo pradžioje ir pabaigoje. Pagal 2.7.9–2.7.11 lygtis atitinkami poruožių parametrai apskaičiuojami taip pat kaip kilimo riedos poruožių parametrai.

Antžeminė trajektorijos projekcija

Tiek pagrindinės trajektorijos, tiek subtrajektorijos antžeminė projekcija apibrėžiama koordinatėmis (x, y) žemės paviršiaus plokštumoje (pvz., remiantis radaro informacija) arba vektorinių komandų seka, kuria apibūdinami tiesūs ruožai ir apskritimų lankai (nustatyto r spindulio posūkiai ir kurso pokytis $\Delta\xi$).

Modeliuojant ruožus lankas apibūdinamas kaip polankiais sujungtų tiesių ruožų seka. Nors antžeminės trajektorijos projekcijos ruožuose jie neišskiriami, jų būtinumą lemia orlaivio posvyris posūkiuose. **B4 priedėlyje** paaiškinama, kaip apskaičiuoti orlaivio posvyrio kampas tolygiuose posūkiuose, tačiau orlaivis pasvyra tuo kampu per tam tikrą laiką. Perėjimo iš tiesaus ruožo į posūkį ar iš vieno posūkio iškart į kitą tvarka nenustatyta. Paprastai naudotojo nuožiūrai palikti elementai (žr. 2.7.11 skirsnį) nedaro didelio poveikio galutiniams kontūrams; pagrindinis reikalavimas – vengti staigių netolydumų posūkio pradžioje ir pabaigoje – nesunkiai įvykdomas, pavyzdžiui, numatant trumpus pereinamuosius ruožus, kuriuose posvyrio kampas per tam tikrą nuotolį kinta tiesiškai. Tik specialiu atveju kai nuo konkretaus posūkio labai priklauso galutiniai kontūrai, perėjimą tektų modeliuoti tikroviškiau, kad posvyrio kampas būtų siejamas su tam tikrais orlaivių tipais ir pasirenkama atitinkama posvyrio sparta. Kol kas pakanka nurodyti, kad bet kokio posūkio galiniai polankiai $\Delta\xi_{trans}$ priklauso nuo posvyrio kampo kitimo reikalavimų. Likusioji lanko dalis, kurioje kurso pokytis $\Delta\xi - 2 \cdot \Delta\xi_{trans}$ (laipsniais), padalijama į n_{sub} polankių pagal šią lygtį:

| | |
|--|----------|
| $n_{sub} = \text{int}(1 + (\Delta\xi - 2 \cdot \Delta\xi_{trans})/10)$ | (2.7.15) |
|--|----------|

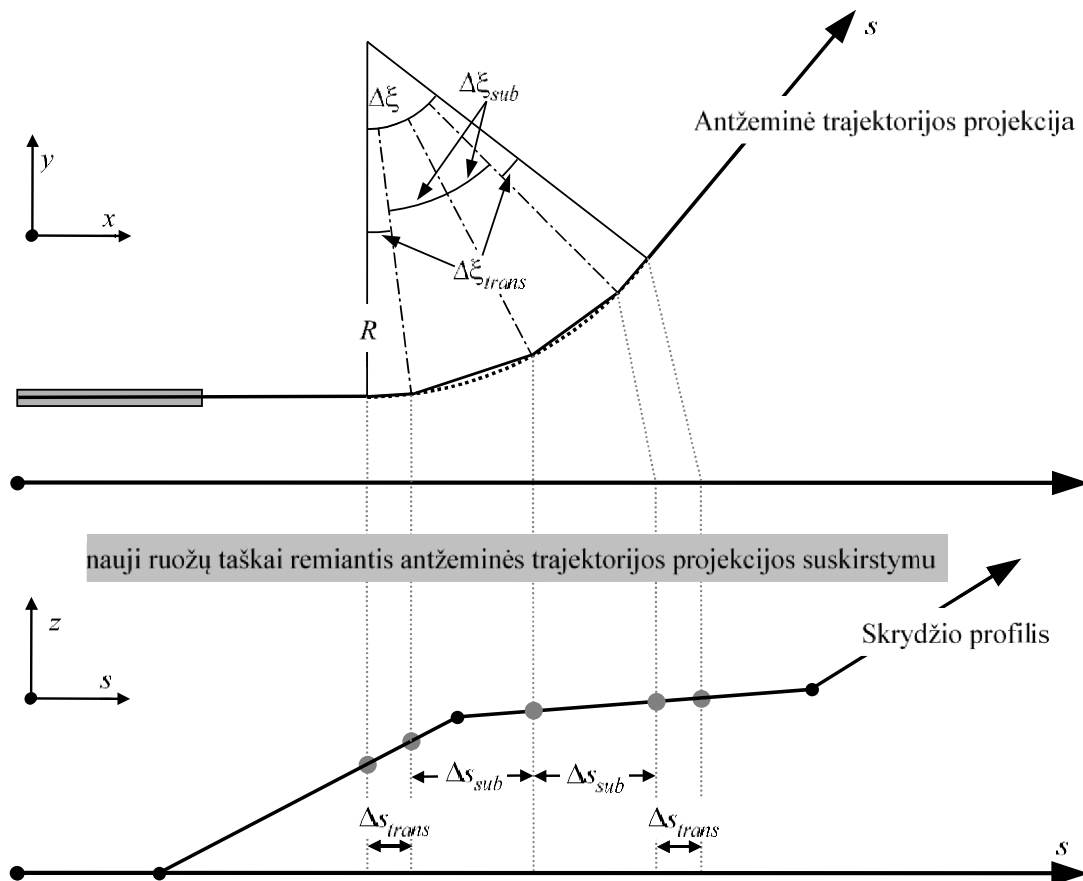
čia $\text{int}(x) - x$ skaičiaus sveikosios dalies funkcija. Tuomet kiekvieno lanko kurso pokytis $\Delta\xi_{sub}$ apskaičiuojamas pagal šią formulę:

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

čia n_{sub} vertė turi būti pakankamai didelė siekiant užtikrinti, kad $\Delta\xi_{sub}$ būtų ne mažesnis kaip 10 laipsnių. Lanko skirstymas į ruožus (išskyrus baigiamuosius perėjimo poruožius) parodytas 2.7.h.2 pav.⁴.

2.7.h.2 pav.

Skrydžio trajektorijos ruožų formavimas posūkį skirstant į Δs ilgio ruožus (viršutinis vaizdas horizontalioje plokštumoje, apatinis – vertikaloje)



Nustačius antžeminės trajektorijos ruožus xy plokštumoje, skrydžio profilio ruožai (sz plokštumoje) išdėstomi taip, kad susidarytų trimačiai (x, y, z) trajektorijos ruožai.

Antžeminė trajektorija nuo kilimo ir tūpimo tako visada turėtų tęstis už apskaičiavimo tinklelio ribos. Šio reikalavimo laikymąsi, jeigu būtina, galima užtikrinti prie antžeminės trajektorijos projekcijos paskutinio ruožo pridendant atitinkamo ilgio tiesų ruožą.

Bendras skrydžio profilis, sujungtas su antžemine trajektorija, taip pat turi tęstis už skaičiavimo tinklelio ribos. Prireikus tai galima užtikrinti pridendant papildomą profilio tašką:

- prie išskridimo profilio galo, greičio ir traukos vertėms esant lygioms išskridimo profilio paskutinio taško vertėms, o aukštį tiesiškai ekstrapoliavus nuo paskutinio ir priešpaskutinio profilio taškų, arba

⁴ Taip paprastai apibrėžtos į ruožus suskirstytos trajektorijos bendras ilgis yra šiek tiek mažesnis negu lanko formos trajektorijos. Tačiau dėl to gaunama kontūro paklaida yra nedidelė, jeigu kampas suskirstomas į mažesnius kaip 30° segmentus.

- prie atskridimo profilio pradžios, greičio ir traukos vertėms esant lygioms atskridimo profilio pirmojo taško vertėms, o aukštį tiesiškai atgaline kryptimi ekstrapoliavus nuo pirmojo ir antrojo profilio taškų.

Oro ruožų skirstymo į poruožius koregavimas

Pagal **2.7.13 skirsnyje** aprašytą procedūrą nustacius trimačius skrydžio trajektorijos ruožus, gali reikėti papildomai pakoreguoti skirstymą į poruožius, kad būtų pašalinti per arti vienas kito esantys skrydžio trajektorijos taškai.

Jeigu gretimi taškai yra ne toliau kaip 10 metrų vienas nuo kito ir jeigu susijusios greičio ir variklio traukos vertės yra vienodos, vienas iš tų taškų turėtų būti pašalinamas.⁵;

- (14) 2.7.16 skirsnis „Įvykio garso lygių nustatymas remiantis NPD duomenimis“ pakeičiamas taip:

2.7.16. Įvykio garso lygių nustatymas remiantis NPD duomenimis

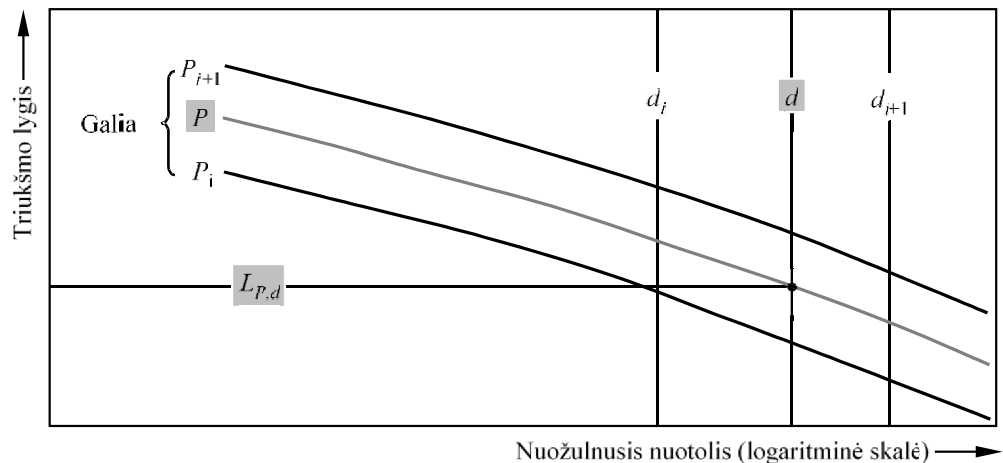
Pagrindinis orlaivio triukšmo duomenų šaltinis yra tarptautinė Orlaivių triukšmo ir eksploatacinių parametru (ANP) duomenų bazė. Joje lentelių forma pateiktos konkrečių tipų, variantų, skrydžio konfigūracijų (artėjimo tūpti, išskridimo, užsparnių nuostačių) ir galios nuostačių P orlaivių L_{max} ir L_E vertės kaip garso sklidimo nuotolio d funkcija. Jos atitinka skrydį tam tikru etaloniniu greičiu V_{ref} begaline tiesia trajektorija⁵.

Nepriklausomų kintamųjų P ir d verčių nurodymo būdas aprašytas toliau. Atliekant paviene paiešką pagal įvesties vertes P ir d reikia nustatyti *bazinių lygių* $L_{max}(P,d)$ ir (arba) $L_{E\infty}(P,d)$ (begalinėje trajektorijoje) vertes. Jeigu lentelėse tikslios P ir (arba) d vertės nepateiktos, įvykio garso lygį (-ius) tenka nustatyti interpoliuojant. Lentelėje pateiktos galios nuostačių vertės interpoliuojamos tiesiškai, o nuotolio vertės – logaritmiškai (žr. **2.7.i pav.**).

2.7.i pav.

Garso, galios ir nuotolio kreivių interpoliavimas

⁵ Nors begalinio ilgio skrydžio trajektorijos sąvoka apibrėžiant įvykio garso poveikio lygį L_E yra svarbi, ji nėra tiek svarbi kalbant apie įvykio garso didžiausią lygį L_{max} , kuris priklauso nuo orlaivio skleidžiamo garso, kai orlaivis yra tam tikroje vietoje, labiausiai priartėjęs prie veikiamojo subjekto buvimo vietos. Modeliuojant laikoma, kad NPD nuotolis yra mažiausias nuotolis tarp veikiamojo subjekto ir ruožo.



Jeigu P_i ir P_{i+1} yra variklio galios vertės, kurias atitinkantis triukšmo lygis pateikiamas lentelėje pagal nuotolio duomenis, triukšmo lygis $L(P)$ nurodytu nuotoliu, kai tarpinė galia yra P , tarp P_i ir P_{i+1} apskaičiuojamas pagal lygtį:

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

Jeigu esant bet kokiam galios nuostačiui d_i ir d_{i+1} yra nuotoliai, kuriuos atitinkantys triukšmo duomenys pateikiami lentelėje, tarpinį nuotolį d tarp d_i ir d_{i+1} atitinkantis garso lygis $L(d)$ apskaičiuojamas pagal lygtį:

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

Pagal 2.7.19 ir 2.7.20 lygtis triukšmo lygį $L(P, d)$ galima apskaičiuoti bet kuriam į NPD duomenų bazę įtrauktam galios P nuostačiui ir bet kokiam nuotoliui d .

Jei nuotolis d yra už NPD ribų, pagal 2.7.20 lygtį ekstrapoliuojamos dvi paskutinės vertės, t. y. į vidų nuo $L(d_1)$ ir $L(d_2)$ arba į išorę nuo $L(d_{I-1})$ ir $L(d_I)$, čia I – bendras NPD taškų skaičius kreivėje. Vadinasi:

į vidų:

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

į išorę:

$$L(d) = L(d_{I-1}) - \frac{L(d_{I-1}) - L(d_I)}{\log d_I - \log d_{I-1}} \cdot (\log d - \log d_{I-1}) \quad (2.7.22)$$

Kai nuotolis d trumpas, triukšmo lygiai sklidimo nuotoliui trumpėjant didėja labai greitai, todėl rekomenduojama taikyti 30 m apatinę d ribą, t. y. $d = \max(d, 30 \text{ m})$.

Standartinių NPD duomenų pataisa dėl pilnutinės akustinės varžos

ANP duomenų bazėje pateikti NPD duomenys normalizuoti pagal etalonines atmosferos sąlygas (temperatūra 25 °C ir slėgis 101,325 kPa). Prieš imantis taikyti pirmiau aprašytą interpoliacijos/ekstrapoliacijos metodą šie standartiniai NPD duomenys tikslinami atsižvelgiant į pilnutinę akustinę varžą.

Pilnutinė akustinė varža yra susijusi su garso bangų sklidimu akustinėje terpėje ir apibrėžiama oro tankio ir garso greičio sandauga. Su tam tikru garso stipriu (galia į ploto vienetą), suvokiamu tam tikru nuotoliu nuo šaltinio, susijęs garso slėgis (naudojamas apibrėžiant SEL ir L_{Amax}) priklauso nuo pilnutinės oro akustinės varžos matavimo vietoje. Ji priklauso nuo aplinkos oro temperatūros, atmosferos slėgio (ir netiesiogiai nuo aukščio virš jūros lygio). Todėl standartinius ANP duomenų bazės NPD duomenis būtina tikslinti, atsižvelgiant į tikrąsias aplinkos oro temperatūros ir slėgio sąlygas matavimo taške, nes šie duomenys paprastai skiriasi nuo normalizuotų sąlygų, siejamų su ANP duomenimis.

Standartiniams NPD lygiams taikytina pilnutinės akustinės varžos pataisa išreiškiama taip:

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

čia:

| | |
|----------------------|--|
| $\Delta_{Impedance}$ | Pilnutinės akustinės varžos pataisa atsižvelgiant į atmosferos sąlygas matavimo taške (dB) |
| $\rho \cdot c$ | Pilnutinė oro akustinė varža (niutonsekundėmis/m ³) aerodromo aukštyje virš jūros lygio (409,81 yra pilnutinė oro varža su ANP duomenų bazės NPD duomenimis siejamomis etaloninėmis atmosferos sąlygomis). |

Pilnutinė varža $\rho \cdot c$ apskaičiuojama pagal lygtį:

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

| | |
|----------|---|
| δ | p/p_0 – aplinkos oro slėgio veikiamojo subjekto buvimo vietos aukštyje ir standartinio oro slėgio vidutinio jūros lygio aukštyje santykis: $p_0 = 101,325 \text{ kPa}$ (arba 1 013,25 mb) |
| θ | $(T + 273,15)/(T_0 + 273,15)$ oro temperatūros veikiamojo subjekto buvimo vietos aukštyje ir standartinės oro temperatūros vidutinio jūros lygio aukštyje santykis: T_0 |

$$= 15,0 \text{ }^\circ\text{C}$$

Pilnutinės akustinės varžos pataisa paprastai yra mažesnė nei kelios dešimtosios vieno dB dalys. Visų pirma pabrėžtina, kad norminėmis atmosferos sąlygomis ($p_0 = 101,325 \text{ kPa}$ ir $T_0 = 15,0 \text{ }^\circ\text{C}$) pilnutinės akustinės varžos pataisa yra mažesnė nei 0,1 dB (0,074 dB). Tačiau, jeigu aplinkos oro temperatūra ir atmosferos slėgis gerokai skiriasi nuo etaloninių atmosferos sąlygų, su kuriomis siejami NPD duomenys, pataisa gali būti didesnė.“;

- (15) 2.7.18 skirsnyje „Skrydžio trajektorijos ruožo parametrai“ pastraipa, kurios antraštė „Ruožo galia P “, pakeičiama taip:

”

Ruožo galia P

Lentelėje pateiktais NPD duomenimis apibūdinamas tolygiu greičiu tiesia linija begaline trajektorija skrendančio orlaivio, t. y. varikliui veikiant pastovia galia P , skleidžiamas triukšmas. Taikant rekomenduojamą metodiką tikrosios skrydžio trajektorijos, kuriose greičio vertė ir skrydžio kryptis kinta, suskirstomos į tam tikrą skaičių baigtinių ruožų, iš kurių kiekvienas laikomas vienalytės begalinės skrydžio trajektorijos dalimi, kurioje galioja NPD duomenys. Tačiau metodikoje numatyta, kad galios vertė ruože gali kisti; daroma prielaida, kad galia kinta tiesiškai nuo P_1 ruožo pradžioje iki P_2 jo pabaigoje. Todėl reikia nustatyti lygiavertę pastovią ruožo vertę P . Pastarąja laikoma arčiausiai veikiamojo subjekto esantį ruožo tašką atitinkanti vertė. Jeigu veikiamasis subjektas yra greta ruožo (2.7.k pav.), ši vertė nustatoma interpoliuojant galinių taškų vertes, kaip nurodyta 2.7.8 lygyje, t. y.:

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

Jeigu veikiamasis subjektas yra už ruožo arba prieš ruožą, šia verte laikoma artimiausio galinio taško vertė P_1 arba P_2 .“;

- (16) 2.7.19 skirsnis iš dalies keičiamas taip:

- (a) dalis, kurios antraštė „Trukmės pataisa ΔV (tik LE poveikio lygiai)“ iki 2.7.34 formulės (imtinai) pakeičiama taip:

„Trukmės pataisa ΔV (tik LE poveikio lygiai)

Šia pataisa⁶ atsižvelgiama į poveikio lygių pokytį, kai tikrasis ruožu skrendančio orlaivio kelio greitis skiriasi nuo etaloninio greičio V_{ref} , su kuriuo siejami pagrindiniai NPD duomenys.

Greitis, kaip ir variklio galia, išilgai skrydžio trajektorijos ruožo kinta (nuo V_{T1} iki V_{T2} – B priedėlyje nurodytų pasiekiamo greičio verčių arba anksčiau apskaičiuotu skrydžio profiliu pagrįstų verčių).

⁶ Pastaroji vadinama *trukmės pataisa*, nes ja atsižvelgiama į orlaivio greičio poveikį garso įvykio trukmei – taip įgyvendinama paprasta prielaida, kad, kai kiti veiksniai nekinta, trukmė, vadinasi, ir gauta įvykio garso energija, yra atvirkščiai proporcinga šaltinio greičiui.

Oro ruožuose greitis V_{seg} yra ruožo greitis didžiausio priartėjimo taške **S**, interpoliuotas pagal galinių ruožo taškų vertes ir padarius prielaidą, kad ilginiui jis kinta kvadratiškai, t. y. kai veikiamasis subjektas yra greta ruožo:

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

“;

(b) formulių numeriai „(2.7.35)“, „(2.7.36)“ ir „(2.7.37)“ pakeičiami atitinkamai numeriais:

„(2.7.33)“, „(2.7.34)“ ir „(2.7.35)“;

(c) pirmieji du pastraipos, kurios antraštė „Garso sklidimo geometriniai parametrai“, žodžiai pakeičiami taip:

„2.7.m pav.“;

(d) antroje pastraipoje pateikta lentelė pakeičiama taip:

”

| | | | | |
|----------------|---------------|---------------|--|----------|
| $a = 0,00384,$ | $b = 0,0621,$ | $c = 0,8786,$ | kai varikliai pritvirtinti prie sparnų, ir | (2.7.36) |
| $a = 0,1225,$ | $b = 0,3290,$ | $c = 1,$ | kai varikliai pritvirtinti prie liemens. | (2.7.37) |

“;

(e) tekstas po 2.7.p pav. pakeičiamas taip:

„Skaičiuojant šoninį silpimą pagal 2.7.40 lygtį (kai β matuojamas vertikaloje plokštumoje), rekomenduojama naudoti pratęstą *horizontalią* skrydžio trajektoriją. Pratęsta horizontali skrydžio trajektorija brėžiama vertikaloje plokštumoje per **S₁S₂** tuo pačiu nuožulniuotu nuotoliu d_p iki veikiamojo subjekto statmena trajektorijai kryptimi. Tai galima pavaizduoti pasukant trikampį **ORS** ir su juos susietą skrydžio trajektoriją γ kampu apie **OR** (žr. **2.7.p pav.**) ir taip suformuojant trikampį **ORS'**. Šios lygiavertės horizontalios trajektorijos (dabar vertikaloje plokštumoje) vietos kampas yra $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$ (ℓ lieka nepakitęs). Šiuo atveju veikiamasis subjektas yra greta, kampas β ir atitinkamas šoninis garso silpimas $\Lambda(\beta, \ell)$ L_E ir L_{max} metrikoms yra tokie pat.

2.7.r pav. pavaizduota padėtis, kai veikiamojo subjekto buvimo vietos taškas **O** yra už *baigtinio ruožo*, o ne greta jo. Šiuo atveju ruožas matomas kaip labiau nutolusi begalinės trajektorijos dalis; statmenį galima nubrėžti tik iki ruožo tęsinyje esančio taško **S_p**. Trikampis **OS₁S₂** dera su ruožo pataisos Δ_F skaičiavimo schema, pateikta **2.7.j pav.**. Tačiau šiuo atveju šoninio kryptingumo ir šoninio silpimo parametrai mažiau akivaizdūs.

2.7.r pav.

modeliavimo tikslais yra nagrinėjamas ruožas) būtų vykdomas pastoviu greičiu V ir galia P_l . Kita vertus, veikiamąjį subjektą *pasiekiančio* iš ruožo sklindančio garso šoninis silpimas yra susijęs su β , lygiavertės horizontalios trajektorijos vietos kampu, o ne su β_p , trajektorijos tęsinio vietos kampu.

Turint omenyje, kad, kaip numatyta modeliavimo tikslais, variklio pritvirtinimo vietos poveikis Δ_l yra dvimatis, nuosvyrio kampas φ vis tiek matuojamas į šoną nuo orlaivio sparno plokštumos (pradinis įvykio lygis tebėra lygis orlaiviui kertant begalinę skrydžio trajektoriją, vaizduojamą ruožo tęsiniu). Vadinasi, nuosvyrio kampas nustatomas didžiausio priartėjimo taške, t. y. $\varphi = \beta_p - \varepsilon$, čia β_p yra kampas S_pOC .

Prieš ruožą esančio veikiamojo subjekto atvejis atskirai nenagrinėjamas; akivaizdu, kad šis atvejis iš esmės yra toks pats, kaip veikiamajam subjektui esant už ruožo.

Tačiau poveikio lygio metrikai, *kai kylančiam orlaiviui riedant veikiamojo subjekto buvimo vieta yra už antžeminio ruožo ir kai tupiančiam orlaiviui riedant veikiamojo subjekto buvimo vieta yra prieš antžeminį ruožą*, β vertė tampa tokia pati kaip didžiausio lygio metrikai.

Kai kylančiam orlaiviui riedant buvimo vieta yra už antžeminio ruožo:

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

Kai tupiančiam orlaiviui riedant buvimo vieta yra prieš antžeminį ruožą:

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

Šių konkrečių išraiškų naudojimo loginis pagrindas yra susijęs su kryptingumo riedėjimo pradžios taške funkcijos taikymu, kai buvimo vieta yra už kilimo riedos ruožų, ir pusapvalio kryptingumo prielaidos taikymu, kai buvimo vieta yra prieš tūpimo riedos ruožus.

Baigtinio ruožo pataisa Δ_F (tik poveikio lygiai L_E)

Patikslintasis bazinis triukšmo poveikio lygis siejamas su ištisine tiesia horizontalia trajektorija pastoviu greičiu skrendančiu orlaiviu (nors ir esant posvyrio kampui ε , kuris yra nesuderinamas su skrydžiu tiesia linija). Taikant (neigiamą) *baigtinio ruožo pataisą* $\Delta_F = 10 \cdot \lg(F)$, čia F – *energijos dalis*, lygis dar patikslinamas, tarsi orlaivis skristų tik baigtiniu ruožu (arba likusioje begalinės skrydžio trajektorijos dalyje būtų skrendama visiškai tyliai).

Energijos dalies nariu atsižvelgiama į akivaizdų išilginį orlaivio triukšmo kryptingumą ir kampą, kurį ruožas sudaro veikiamojo subjekto buvimo vietoje. Nors kryptingumą lemiantys procesai yra labai sudėtingi, tyrimais įrodyta, kad gaunami triukšmo kontūrai nėra labai jautrūs priimtoms tikslioms kryptingumo charakteristikoms. Toliau pateikta Δ_F išraiška pagrįsta bikvadratinio 90 laipsnių dipolinio garso spinduliavimo modeliu. Daroma prielaida, kad šoninis kryptingumas ir šoninis silpimas jam nedaro poveikio. Kaip apskaičiuoti šią pataisą išsamiai nurodyta **E priedėlyje**.

Energijos dalis F – tai **2.7.j–2.7.l pav.** apibrėžto trikampio OS_1S_2 „vaizdo“ funkcija, t. y.:

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

čia:

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

Čia d_λ – vadinamasis pagal mastelį patikslintas nuotolis (žr. **E priedėlį**), o $V_{\text{ref}} = 270,05$ pėdų/s (esant 160 mazgų etaloniniam greičiui). Atkreipkite dėmesį, kad $L_{\text{max}}(P, d_p)$ yra didžiausias lygis, nustatytas iš NPD duomenų pagal statmenąjį nuotolį d_p , o NE ruožo didžiausias lygis L_{max} . Rekomenduojama taikyti apatinę Δ_F ribą –150 dB.

Konkrečiu atveju, kai veikiamojo subjekto buvimo vieta yra už kylančio orlaivio kiekvieno riedos ruožo, taikoma supaprastinta 2.7.45 lygtimi išreikštos triukšmo dalies forma, atitinkanti specialų atvejį $q = 0$.

Ji žymima $\Delta'_{F,d}$, čia d – parametras, kuriuo nurodomas jos taikymas išskridimo operacijoms, ir apskaičiuojama taip:

| | |
|---|------------|
| $\Delta'_{F,d} = 10 \cdot \log_{10} \left[\frac{1}{\pi} \left(\frac{\alpha_2}{1 + \alpha_2^2} + \arctan \alpha_2 \right) \right]$ | (2.7.46.a) |
|---|------------|

čia: $\alpha_2 = \lambda / d_\lambda$.

Ši speciali triukšmo dalies forma taikoma kartu su kryptingumo riedėjimo pradžios taške funkcija, kurios taikymo metodas išsamiau paaiškintas tolesniame skirsnyje.

Konkrečiu atveju, kai veikiamojo subjekto buvimo vieta yra prieš nutūpusio orlaivio kiekvieną riedos ruožą, taikoma supaprastinta 2.7.45 lygtimi išreikštos triukšmo dalies forma, atitinkanti specialų atvejį $q = \lambda$. Ji žymima $\Delta'_{F,a}$, čia a – parametras, kuriuo nurodomas jos taikymas atskridimo operacijoms, ir apskaičiuojama taip:

| | |
|--|------------|
| $\Delta'_{F,a} = 10 \cdot \log_{10} \left[\frac{1}{\pi} \left(-\frac{\alpha_1}{1 + \alpha_1^2} - \arctan \alpha_1 \right) \right]$ | (2.7.46.b) |
|--|------------|

čia: $\alpha_1 = -\lambda / d_\lambda$.

Naudojant šią formą, kai netaikoma jokių tolesnių horizontaliojo kryptingumo pataisų (kitaip nei tuo atveju, kai buvimo vieta yra už kilimo riedos ruožų; žr. skirsnį apie kryptingumą riedėjimo pradžios taške), daroma prielaida dėl pusapvalio horizontaliojo kryptingumo, kai buvimo vieta yra prieš tūpimo riedos ruožą.

Kryptingumo riedėjimo pradžios taške funkcija Δ_{SOR}

Orlaivio, ypač reaktyvinio orlaivio su žemesnio dvikontūriškumo laipsnio turboreaktyviniais varikliais, triukšmas atgal sklinda išgaubtu lanku, būdingu reaktyvinio variklio skleidžiamam triukšmui. Ši garso lauko forma pasireiškia tuo aiškiau, kuo didesnis reaktyvinio variklio srauto greitis ir kuo mažesnis orlaivio greitis. Ši savybė ypač svarbi, kai veikiamojo subjekto buvimo vieta yra už riedėjimo pradžios taško, kur galioja abi šios sąlygos. Į šį poveikį atsižvelgiama taikant kryptingumo funkciją Δ_{SOR} .

Δ_{SOR} funkcija išvesta atlikus kelis triukšmo matavimo mikrofonais, tinkamai išdėstytais už išskrendančio reaktyvinio orlaivio SOR taško ir greta SOR taško, tyrimus.

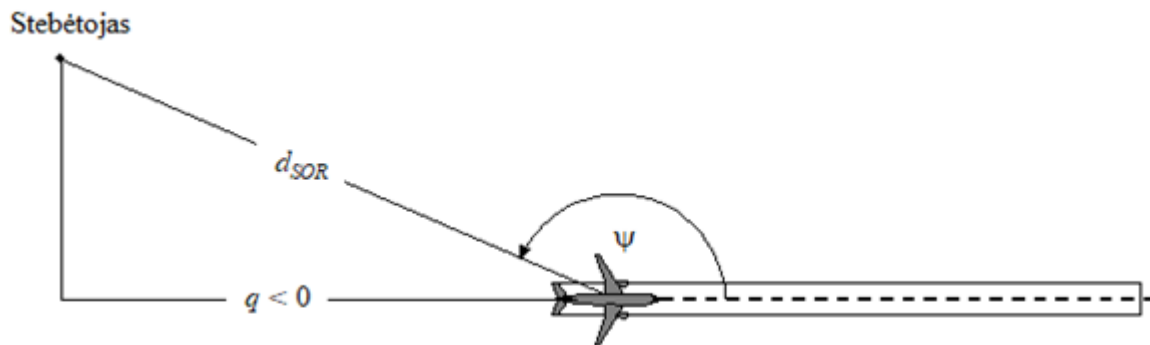
2.7.r pav. pateikti atitinkami geometriniai parametrai. Azimuto kampas Ψ tarp orlaivio išilginės ašies ir vektoriaus į veikiamąjį subjektą apibrėžiamas taip:

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

Santykinis nuotolis q yra neigiamas (žr. 2.7.j pav.), todėl Ψ vertė gali būti nuo 90° orlaivio kurso krypties atžvilgiu iki 180° priešingos krypties atžvilgiu.

2.7.r pav.

Orlaivio ir veikiamojo subjekto tarpusavio padėties geometriniai parametrai kryptingumo pataisai nustatyti



Δ_{SOR} funkcija yra už riedėjimo pradžios taško orlaiviui kylant išmatuoto bendro triukšmo ir greta riedėjimo pradžios taško tuo pačiu atstumu išmatuoto bendro triukšmo skirtumas.

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

čia $L_{TGR}(d_{SOR}, 90^\circ)$ – bendras kilimo riedos triukšmo lygis d_{SOR} atstumu į šoną nuo SOR. Δ_{SOR} gaunamas pakoregavus triukšmo lygį viename skrydžio trajektorijos ruože (pvz., $L_{max,seg}$ arba $L_{E,seg}$), kaip nurodyta 2.7.28 lygtyje.

Turboventiliatorinio reaktyvinio orlaivio SOR kryptingumo funkcija (decibelais) nustatoma pagal lygtį:

kai $90^\circ \leq \Psi < 180^\circ$:

| | |
|---|----------|
| $\Delta_{SOR}^0 = 2329.44 - (8.0573 \cdot \psi) +$ $\left(11.51 \cdot \exp\left(\frac{\pi \cdot \psi}{180}\right)\right) - \left(\frac{3.4601 \cdot \psi}{\ln\left(\frac{\pi \cdot \psi}{180}\right)}\right) -$ $\left(\frac{17403338.3 \cdot \ln\left(\frac{\pi \cdot \psi}{180}\right)}{\psi^2}\right)$ | (2.7.49) |
|---|----------|

Turbosraigtinio orlaivio SOR kryptingumo funkcija (decibelais) nustatoma pagal šią lygtį:

kai $90^\circ \leq \Psi < 180^\circ$:

| | |
|---|----------|
| $\begin{aligned} \Delta_{SOR}^0 &= -34643.898 + \left(\frac{30722161.987}{\psi} \right) \\ &- \left(\frac{11491573930.510}{\psi^2} \right) \\ &+ \left(\frac{2349285669062}{\psi^3} \right) \\ &- \left(\frac{283584441904272}{\psi^4} \right) \\ &+ \left(\frac{20227150391251300}{\psi^5} \right) \\ &- \left(\frac{790084471305203000}{\psi^6} \right) \\ &+ \left(\frac{13050687178273800000}{\psi^7} \right) \end{aligned}$ | (2.7.50) |
|---|----------|

Kai d_{SOR} yra didesnis už normalizuotąjį nuotolį $d_{SOR,0}$, kryptingumo pataisa dauginama iš pataisos koeficiento, kad būtų atsižvelgiama į tai, jog kryptingumas didesniais nuotoliais nuo orlaivio nėra toks akivaizdus, t. y.:

| | |
|---|----------|
| $\Delta_{SOR} = \Delta_{SOR}^0 \quad \text{if} \quad d_{SOR} \leq d_{SOR,0}$ | (2.7.51) |
| $\Delta_{SOR} = \Delta_{SOR}^0 \cdot \frac{d_{SOR,0}}{d_{SOR}} \quad \text{if} \quad d_{SOR} > d_{SOR,0}$ | (2.7.52) |

Normalizuotasis nuotolis $d_{SOR,0}$ yra 762 m (2 500 pėdų).

Aprašytoji Δ_{SOR} funkcija daugiausia apibūdina minėtą kryptingumo poveikį pradinėje kylančio orlaivio riedos dalyje už SOR (nes ji yra arčiausiai veikiamųjų subjektų, o srauto ir orlaivio greičių santykis čia didžiausias). Tačiau čia apibūdintos Δ_{SOR} naudojimas yra „apibendrintas“ buvimo vietoms už kiekvieno pavienio kilimo riedos ruožo, taigi ne vien buvimo vietoms, kurios yra už riedėjimo pradžios taško (kilimo atveju). *Nustatytoji Δ_{SOR} vertė netaikoma nei buvimo vietoms prieš pavienius kilimo riedos ruožus, nei buvimo vietoms už pavienių tūpimo riedos ruožų arba prieš juos.*

Parametrai d_{SOR} ir Ψ apskaičiuojami kiekvieno pavienio riedos ruožo pradžios atžvilgiu. Įvykio lygis L_{SEG} buvimo vietoje už tam tikro kilimo riedos ruožo apskaičiuojamas laikantis Δ_{SOR} funkcijos formalizmo: iš esmės jis skaičiuojamas atskaitos taške, esančiame į šoną nuo ruožo pradžios taško, tuo pačiu nuotoliu d_{SOR} kaip tikrasis taškas, ir patikslinamas taikant Δ_{SOR} , kad būtų gautas įvykio lygis tikrajame taške.

Pastaba. Paskutinį kartą iš dalies keičiant šį priedą 2.7.53, 2.7.54 ir 2.7.55 formulės buvo pašalintos.“;

(17) 2.8 skirsnis pakeičiamas taip:

„2.8. Triukšmo poveikis

Triukšmo veikiamos zonos nustatymas

Triukšmo veikiama zona nustatoma remiantis triukšmo vertinimo taškais, esančiais $4 \pm 0,2$ m aukštyje virš žemės paviršiaus ir atitinkančiais 2.5, 2.6 ir 2.7 punktuose nustatytus matavimo taškus, apskaičiuotus atskirų šaltinių tinklelyje.

Pastatų viduje esantiems tinklelio taškams triukšmo lygio rezultatas priskiriamas pagal tyliausius gretimus pastatų išorėje esančius triukšmo matavimo taškus, išskyrus orlaidžių triukšmą, kai skaičiavimas atliekamas neatsižvelgiant į tai, ar yra pastatų, ir tokiu atveju tiesiogiai naudojamas pastate esantis triukšmo matavimo taškas.

Priklausomai nuo tinklelio skiriamosios gebos, kiekvienam tinklelio skaičiavimo taškui priskiriamas atitinkamas plotas. Pavyzdžiui, 10 m x 10 m tinklelyje kiekvienu vertinimo tašku apibūdinamas 100 kvadratinių metrų plotas, kurį veikia apskaičiuotasis triukšmo lygis.

Triukšmo vertinimo taškų priskyrimas pastatams, kuriuose nėra būstų

Triukšmo poveikis pastatams, kuriuose nėra būstų, pvz., mokykloms ir ligoninėms, vertinamas remiantis triukšmo vertinimo taškais, esančiais $4 \pm 0,2$ m aukštyje virš žemės paviršiaus ir atitinkančiais 2.5, 2.6 ir 2.7 punktuose nustatytus matavimo taškus.

Vertinant orlaidžių triukšmo poveikį pastatams, kuriuose nėra būstų, kiekvienam pastatui priskiriamas labiausiai triukšmo veikiamas triukšmo matavimo taškas, esantis pačiame pastate arba, jei jame tokio taško nėra, pastatą supančiame tinklelyje.

Vertinant antžeminių triukšmo šaltinių poveikį pastatams, kuriuose nėra būstų, matavimo taškai išdėstomi priešais pastatų fasadus, daugmaž 0,1 m atstumu nuo jų. Į atspindžius nuo atitinkamo fasado skaičiuojant neatsižvelgiama. Tuomet pastatui priskiriamas labiausiai triukšmo veikiamas ant jo fasadų esantis matavimo taškas.

Būstų ir juose gyvenančių asmenų, kuriems daromas triukšmo poveikis, nustatymas

Vertinant triukšmo poveikį būstams ir juose gyvenantiems asmenims, nagrinėjami tik gyvenamieji pastatai. Kitiems pastatams, kurie nelaikomi gyvenamaisiais, pavyzdžiui, pastatams, kurie naudojami tik kaip mokyklos, ligoninės, biurų pastatai ar gamyklos, būstų ar asmenų nepriskiriama. Būstus ir juose gyvenančius asmenis priskiriant gyvenamiesiems pastatams remiamasi naujausiais oficialiais duomenimis (pagal atitinkamas valstybės narės taisykles).

Vertinant triukšmo poveikį, gyvenamuosiuose pastatuose esančių būstų ir juose gyvenančių asmenų skaičius yra svarbūs tarpiniai parametrai. Deja, ne visada yra šių parametrų duomenų. Toliau nurodoma, kaip šių parametrų vertę galima išvesti pagal lengviau prieinamus duomenis.

Naudojami simboliai:

BA = pastato pagrindo plotas

DFS = gyvenamasis plotas

$DUFS$ = atskirojo gyvenamojo vieneto plotas

H = pastato aukštis

FSI = gyvenamasis plotas, tenkantis vienam būste gyvenančiam asmeniui

Dw = būstų skaičius

Inh = būstuose gyvenančių asmenų skaičius

NF = aukštų skaičius

V = gyvenamųjų pastatų tūris

Priklausomai nuo turimų duomenų, nustatant būstų ir juose gyvenančių asmenų skaičių taikoma toliau nurodyta 1 arba 2 atvejo procedūra.

1 atvejis. Yra duomenų apie būstų ir juose gyvenančių asmenų skaičių

1A.

Būstuose gyvenančių asmenų skaičius yra žinomas arba buvo nustatytas pagal gyvenamųjų vienetų skaičių. Šiuo atveju pastate esančiuose būstuose gyvenančių asmenų skaičius yra visuose pastato gyvenamuosiuose vienetuose gyvenančių asmenų skaičiaus suma.

| | |
|---|---------|
| $Inh_{building} = \sum_{i=1}^n Inh_{dwelling_{unit}_i}$ | (2.8.1) |
|---|---------|

1B.

Turima duomenų tik apie didesniuose negu pastatas vienetuose, pavyzdžiui, gyventojų surašymo zonose, miestų kvartaluose, rajonuose ar net visoje savivaldybėje, esančių būstų arba juose gyvenančių asmenų skaičių. Šiuo atveju pastate esančių būstų ir juose gyvenančių asmenų skaičius nustatomas pagal pastato tūrį:

| | |
|--|----------|
| $Dw_{building} = \frac{V_{building}}{V_{total}} \times Dw_{total}$ | (2.8.2a) |
|--|----------|

| | |
|--|----------|
| $Inh_{building} = \frac{V_{building}}{V_{total}} \times Inh_{total}$ | (2.8.2b) |
|--|----------|

Šios lygties indeksas *total* siejamas su atitinkamu nagrinėjamu vienetu. Pastato tūris – jo pagrindo ploto ir aukščio sandauga:

| | |
|--|---------|
| $V_{building} = BA_{building} \times H_{building}$ | (2.8.3) |
|--|---------|

Jeigu pastato aukštis nežinomas, jis nustatomas pagal aukštų skaičių $NF_{building}$, darant prielaidą, kad vidutinis vieno aukšto aukštis – 3 m:

| | |
|--|---------|
| $H_{building} = NF_{building} \times 3m$ | (2.8.4) |
|--|---------|

Jeigu nežinomas ir aukštų skaičius, taikoma numatytoji aukštų skaičiaus vertė, būdinga rajonui arba miesteliui. Nagrinėjamo vieneto gyvenamųjų pastatų bendras tūris V_{total} apskaičiuojamas kaip visų vieneto gyvenamųjų pastatų tūrių suma:

(2.8.5)

| | |
|---|---------|
| $V_{total} = \sum_{i=1}^n V_{building_i}$ | (2.8.5) |
|---|---------|

2 atvejis. Nėra duomenų apie būstuose gyvenančių asmenų skaičių

Šiuo atveju gyvenamuosiuose vienetuose gyvenančių asmenų skaičius nustatomas pagal vidutinį vienam būste gyvenančiam asmeniui tenkantį gyvenamąjį plotą (FSI). Jeigu šio parametro vertė nežinoma, taikoma numatytoji vertė.

2A.

Gyvenamasis plotas nustatytas pagal gyvenamųjų vienetų duomenis.

Šiuo atveju kiekviename gyvenamajame vienete gyvenančių asmenų skaičius nustatomas pagal lygtį:

| | |
|---|---------|
| $Inh_{dwelling_{unit_i}} = \frac{DUF S_i}{FSI}$ | (2.8.6) |
|---|---------|

Tuomet bendrą būstuose gyvenančių asmenų skaičių galima nustatyti pagal 1A atvejį.

2B.

Žinomas viso pastato gyvenamasis plotas, t. y. žinoma visų pastato gyvenamųjų vienetų gyvenamojo ploto suma.

Šiuo atveju būstuose gyvenančių asmenų skaičius nustatomas pagal lygtį:

| | |
|---|---------|
| $Inh_{building} = \frac{DFS_{building}}{FSI}$ | (2.8.7) |
|---|---------|

2C.

Turima duomenų tik apie didesnių negu pastatas vienetų, pavyzdžiui, gyventojų surašymo zonų, miesto kvartalų, rajonų ar net visos savivaldybės, gyvenamąjį plotą.

Šiuo atveju pastate esančiuose būstuose gyvenančių asmenų skaičius nustatomas pagal pastato tūrį, kaip aprašyta 1B atvejyje, o bendras būstuose gyvenančių asmenų skaičius nustatomas pagal lygtį:

| | |
|---|---------|
| $Inh_{total} = \frac{DFS_{total}}{FSI}$ | (2.8.8) |
|---|---------|

2D.

Gyvenamasis plotas nežinomas.

Šiuo atveju pastate esančiuose būstuose gyvenančių asmenų skaičius nustatomas kaip aprašyta 2B atvejyje, o gyvenamasis plotas apskaičiuojamas pagal lygtį:

(2.8.9)

| | |
|--|---------|
| $DFS_{building} = BA_{building} \times 0.8 \times NF_{building}$ | (2.8.9) |
|--|---------|

Koeficientas 0,8 – bendro patalpų ploto → gyvenamojo ploto perskaičiavimo koeficientas. Jeigu žinoma, kad būdingas kitoks perskaičiavimo koeficientas, naudojama žinoma jo vertė ir tinkamai pagrindžiama dokumentais. Jeigu pastato aukštų skaičius nežinomas, jis nustatomas pagal pastato aukštį, $H_{building}$ (skaičiavimo rezultatas paprastai būna ne sveikasis skaičius):

| | |
|---|----------|
| $NF_{building} = \frac{H_{building}}{3m}$ | (2.8.10) |
|---|----------|

Jeigu nei pastato aukštis, nei aukštų skaičius nežinomi, taikoma numatytoji aukštų skaičiaus vertė, būdinga rajonui arba miesteliui.

Triukšmo vertinimo taškų priskyrimas būstams ir juose gyvenantiems asmenims

Triukšmo poveikis būstams ir juose gyvenantiems asmenims vertinamas remiantis triukšmo vertinimo taškais, esančiais $4 \pm 0,2$ m aukštyje virš žemės paviršiaus ir atitinkančiais 2.5, 2.6 ir 2.7 punktuose apibrėžtus matavimo taškus.

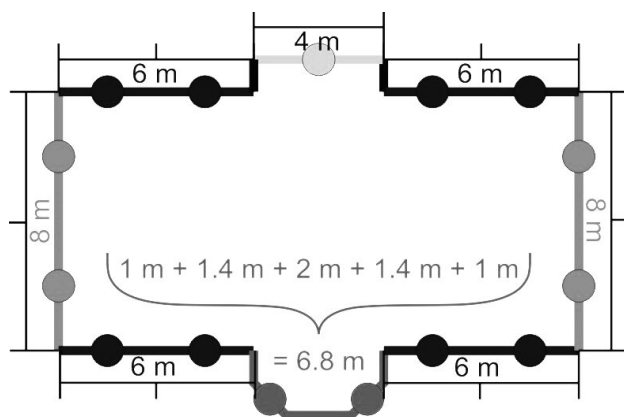
Skaičiuojant orlaivių triukšmo veikiamų būstų ir juose gyvenančių asmenų skaičių, visiems pastate esantiems būstams ir juose gyvenantiems asmenims priskiriamas labiausiai triukšmo veikiamas triukšmo matavimo taškas, esantis pačiame pastate arba, jei jame tokio taško nėra, pastatą supančiame tinklelyje.

Skaičiuojant antžeminių triukšmo šaltinių veikiamų būstų ir juose gyvenančių asmenų skaičių, matavimo taškai išdėstomi priešais gyvenamųjų pastatų fasadus, daugiaž 0,1 m atstumu nuo jų. Į atspindžius nuo atitinkamų fasadų skaičiuojant neatsižvelgiama. Matavimo taškai nustatomi pagal toliau nurodytą 1 arba 2 atvejo procedūrą.

1 atvejis. Kiekvienas fasadas padalijamas į lygias atkarpas.

2.8.a pav.

Matavimo taškų išdėstymo aplink pastatą pavyzdys pagal 1 atvejo procedūrą

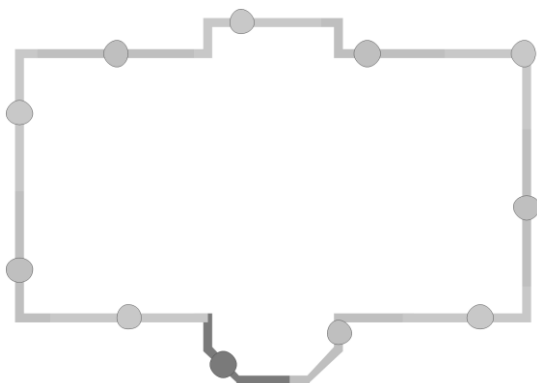


- Didesnio negu 5 m ilgio ruožai skaidomi į kuo didesnio vienodo ilgio, bet ne ilgesnes kaip 5 m atkarpas. Matavimo taškai išdėstomi kiekvienos tokios atkarpos viduryje.
- Likusiose ilgesnėse nei 2,5 m atkarpose numatoma po vieną matavimo tašką kiekvienos atkarpos viduryje.
- Likusios gretimos atkarpos, kurių bendras ilgis didesnis kaip 5 m, laikomos laužtinėmis linijomis ir nagrinėjamos panašiu į a ir b dalyse aprašytąjį būdu.

2 atvejis. Fasada padalijami taikant nustatytą atstumą nuo daugiakampio pradžios

2.8.b pav.

Matavimo taškų išdėstymo aplink pastatą pavyzdys pagal 2 atvejo procedūrą



- a) Fasada nagrinėjami atskirai arba skirstomi kas 5 m nuo pradinės padėties, o matavimo taškas numatomas fasado arba 5 m atkarpos viduryje.
- b) Kitose atkarpose matavimo taškai išdėstomi atkarpos viduryje.

Būstų ir juose gyvenančių asmenų priskyrimas matavimo taškams

Jei yra informacijos apie būstų vietą pastato plane, tas būstas ir jame gyvenantys asmenys priskiriami matavimo taškui, esančiam labiausiai triukšmo veikiamame to būsto fasade. Pavyzdžiui, tai taikoma individualiems namams, sudurtiniams namams ir kotedžams arba daugiabučiams pastatams, kurių vidinis padalijimas yra žinomas, arba pastatams, iš kurių aukšto ploto galima spręsti, kad aukšte yra tik vienas būstas, arba pastatams, iš kurių aukšto ploto ir aukščio galima spręsti, kad pastate yra tik vienas būstas.

Jeigu pirmiau nurodytos informacijos apie būstų vietą pastato plane nėra, siekiant įvertinti triukšmo poveikį pastatuose esantiems būstams ir juose gyvenantiems asmenims, pastatui, atsižvelgiant į jo pobūdį, atitinkamai taikomas vienas iš dviejų toliau nurodytų metodų.

- a) Iš turimos informacijos matyti, kad būstai daugiabučiame pastate yra išdėstyti taip, kad turi tik vieną triukšmo veikiamą fasadą.

Tokiu atveju įvairius būstus ir juose gyvenančius asmenis priskiriant matavimo taškams, pagal 1 arba 2 atvejo procedūrą atsižvelgiama į atitinkamo fasado ilgį, kad visų matavimo taškų suma atitiktų bendrą pastatui priskirtų būstų ir juose gyvenančių asmenų skaičių.

- b) Iš turimos informacijos matyti, kad būstai daugiabučiame pastate yra išdėstyti taip, kad turi daugiau kaip vieną triukšmo veikiamą fasadą, arba informacijos, kiek būstų fasadų yra veikiami triukšmo, nėra.

Tokiu atveju kiekvienam pastatui priskirtų matavimo taškų vietų rinkinys pagal kiekvienam pastatui apskaičiuotą vertinimo lygių vidurinę⁷ vertę padalijamas į apatinę ir viršutinę puses. Jei matavimo taškų skaičius yra nelyginis, ši procedūra taikoma atmetus matavimo taškų vietą, kurią veikiančio triukšmo lygis yra žemiausias.

⁷ Vidurinė vertė yra vertė, duomenų rinkinio viršutinę pusę (50 %) skirianti nuo apatinės (50 %).

Pagal kiekvieną duomenų rinkinio viršutinei pusei priklausantį matavimo tašką būstų ir juose gyvenančių asmenų skaičius paskirstomas lygiai, kad visų duomenų rinkinio viršutinės pusės matavimo taškų suma atitiktų bendrą būstų ir juose gyvenančių asmenų skaičių. Duomenų rinkinio apatinei pusei priklausantiems matavimo taškams būstų ir juose gyvenančių asmenų nepriskiriama⁸.“;

(18) D priedėlis iš dalies keičiamas taip:

(a) pirma pastraipa po D-1 lentelės pakeičiama taip:

„**D-1 lentelėje** pateiktus silpimo koeficientus galima laikyti galiojančiais pagrįstiems temperatūros ir drėgnumo intervalams. Tačiau norint patikrinti, ar būtina daryti patikslinimą, modelis SAE ARP-5534 turėtų būti naudojamas vidutiniam atmosferos absorbcijos koeficientui apskaičiuoti, kai vidutinė oro uosto aplinkos oro temperatūra T , o santykinis drėgnumas RH . Jeigu minėtas vertes palyginus su pateiktosiomis **D-1 lentelėje** nusprendžiama, kad patikslinimą daryti būtina, turėtų būti taikoma toliau aprašyta metodika.“;

(b) trečios pastraipos 2 ir 3 punktai po D-1 lentelės pakeičiami taip:

„2. Tada patikslintas spektras koreguojamas atsižvelgiant į kiekvieną iš dešimties įprastų NPD nuotolių d_i ; tam naudojami i) SAE AIR-1845 atmosferos ir ii) naudotojo atmosferos (remiantis SAE ARP-5534) silpimo koeficientai.

i) SAE AIR-1845 atmosferai galioja:

| | |
|--|-------|
| $L_{n,ref}(d_i) = L_n(d_{ref}) - 20 \cdot \lg(d_i/d_{ref}) - \alpha_{n,ref} \cdot d_i$ | (D-2) |
|--|-------|

ii) Naudotojo atmosferai galioja:

| | |
|--|-------|
| $L_{n,5534}(T, RH, d_i) = L_n(d_{ref}) - 20 \cdot \lg(d_i/d_{ref}) - \alpha_{n,5534}(T, RH) \cdot d_i$ | (D-3) |
|--|-------|

čia $\alpha_{n,5534}$ yra n dažnių juostos (išreikštos dB/m) atmosferos absorbcijos koeficientas, apskaičiuotas naudojant SAE ARP-5534, kai temperatūra T , o santykinis drėgnumas RH .

3. Atliekamas kiekvieno NPD nuotolio d_i dviejų spektrų A svertinis įvertinimas ir sudedami decibelai siekiant nustatyti A svertinius lygius $L_{A,5534}$ ir $L_{A,ref}$, kurių aritmetinės vertės yra atimamos viena iš kitos:

| | |
|---|-------|
| $\Delta L(T, RH, d_i) = L_{A,5534} - L_{A,ref} = 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,5534}(T, RH, d_i) - A_n)/10} - 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,ref}(d_i) - A_n)/10}$ | (D-4) |
|---|-------|

“;

⁸ Duomenų rinkinio apatinė pusė gali būti siejama su gana tylių fasadų buvimu. Jei iš anksto žinoma, pvz., remiantis pastatų vieta vyraujančių triukšmo šaltinių atžvilgiu, kuriose matavimo taškų vietose triukšmo lygiai yra didžiausi arba mažiausi, su apatine puse susijusio triukšmo skaičiuoti nereikia.

(19) F priedēlis iš dalies keičiamas taip:

(a) F-1 lentelė pakeičiama taip:

„

| Kategorija | Koeficientas | 63 | 125 | 250 | 500 | 1 000 | 2 000 | 4 000 | 8 000 |
|------------|--------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | A_R | 83,1 | 89,2 | 87,7 | 93,1 | 100,1 | 96,7 | 86,8 | 76,2 |
| | B_R | 30,0 | 41,5 | 38,9 | 25,7 | 32,5 | 37,2 | 39,0 | 40,0 |
| | A_P | 97,9 | 92,5 | 90,7 | 87,2 | 84,7 | 88,0 | 84,4 | 77,1 |
| | B_P | -1,3 | 7,2 | 7,7 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 8,0 | 8,0 |
| 2 | A_R | 88,7 | 93,2 | 95,7 | 100,9 | 101,7 | 95,1 | 87,8 | 83,6 |
| | B_R | 30,0 | 35,8 | 32,6 | 23,8 | 30,1 | 36,2 | 38,3 | 40,1 |
| | A_P | 105,5 | 100,2 | 100,5 | 98,7 | 101,0 | 97,8 | 91,2 | 85,0 |
| | B_P | -1,9 | 4,7 | 6,4 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 |
| 3 | A_R | 91,7 | 96,2 | 98,2 | 104,9 | 105,1 | 98,5 | 91,1 | 85,6 |
| | B_R | 30,0 | 33,5 | 31,3 | 25,4 | 31,8 | 37,1 | 38,6 | 40,6 |
| | A_P | 108,8 | 104,2 | 103,5 | 102,9 | 102,6 | 98,5 | 93,8 | 87,5 |
| | B_P | 0,0 | 3,0 | 4,6 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 |
| 4a | A_R | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | B_R | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | A_P | 93,0 | 93,0 | 93,5 | 95,3 | 97,2 | 100,4 | 95,8 | 90,9 |
| | B_P | 4,2 | 7,4 | 9,8 | 11,6 | 15,7 | 18,9 | 20,3 | 20,6 |
| 4b | A_R | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | B_R | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | A_P | 99,9 | 101,9 | 96,7 | 94,4 | 95,2 | 94,7 | 92,1 | 88,6 |
| | B_P | 3,2 | 5,9 | 11,9 | 11,6 | 11,5 | 12,6 | 11,1 | 12,0 |
| 5 | A_R | | | | | | | | |
| | B_R | | | | | | | | |
| | A_P | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|--|-------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | B_p | | | | | | | | |
|--|-------|--|--|--|--|--|--|--|--|

“
”

(b) F-4 lentelė pakeičiama taip:

| Aprašymas | Mažiausias greitis, kuriam esant galioja koeficientas [km/h] | Didžiausias greitis, kuriam esant galioja koeficientas [km/h] | Kategorija | α_m (63 Hz) | α_m (125 Hz) | α_m (250 Hz) | α_m (500 Hz) | α_m (1 k Hz) | α_m (2 k Hz) | α_m (4 k Hz) | α_m (8 k Hz) | β_m |
|-----------------------------|--|---|------------|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|-----------|
| Etaloninis kelio paviršius | -- | -- | 1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | 4a / 4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Vienasluoksnis ZOAB | 50 | 130 | 1 | 0,0 | 5,4 | 4,3 | 4,2 | -1,0 | -3,2 | -2,6 | 0,8 | -6,5 |
| | | | 2 | 7,9 | 4,3 | 5,3 | -0,4 | -5,2 | -4,6 | -3,0 | -1,4 | 0,2 |
| | | | 3 | 9,3 | 5,0 | 5,5 | -0,4 | -5,2 | -4,6 | -3,0 | -1,4 | 0,2 |
| | | | 4a / 4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Dvisluoksnis ZOAB | 50 | 130 | 1 | 1,6 | 4,0 | 0,3 | -3,0 | -4,0 | -6,2 | -4,8 | -2,0 | -3,0 |
| | | | 2 | 7,3 | 2,0 | -0,3 | -5,2 | -6,1 | -6,0 | -4,4 | -3,5 | 4,7 |
| | | | 3 | 8,3 | 2,2 | -0,4 | -5,2 | -6,2 | -6,1 | -4,5 | -3,5 | 4,7 |
| | | | 4a / 4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Dvisluoksnis ZOAB (smulkus) | 80 | 130 | 1 | -1,0 | 3,0 | -1,5 | -5,3 | -6,3 | -8,5 | -5,3 | -2,4 | -0,1 |
| | | | 2 | 7,9 | 0,1 | -1,9 | -5,9 | -6,1 | -6,8 | -4,9 | -3,8 | -0,8 |

| | | | | | | | | | | | | |
|---|----|-----|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | | | 3 | 9,4 | 0,2 | -1,9 | -5,9 | -6,1 | -6,7 | -4,8 | -3,8 | -0,9 |
| | | | 4a / 4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| SMA-NL5 | 40 | 80 | 1 | 10,3 | -0,9 | 0,9 | 1,8 | -1,8 | -2,7 | -2,0 | -1,3 | -1,6 |
| | | | 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | 4a / 4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| SMA-NL8 | 40 | 80 | 1 | 6,0 | 0,3 | 0,3 | 0,0 | -0,6 | -1,2 | -0,7 | -0,7 | -1,4 |
| | | | 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| | | | 4a / 4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Šepečiu apdorotas betonas | 70 | 120 | 1 | 8,2 | -0,4 | 2,8 | 2,7 | 2,5 | 0,8 | -0,3 | -0,1 | 1,4 |
| | | | 2 | 0,3 | 4,5 | 2,5 | -0,2 | -0,1 | -0,5 | -0,9 | -0,8 | 5,0 |
| | | | 3 | 0,2 | 5,3 | 2,5 | -0,2 | -0,1 | -0,6 | -1,0 | -0,9 | 5,5 |
| | | | 4a / 4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Šepečiu apdorotas optimalios sudėties betonas | 70 | 80 | 1 | -0,2 | -0,7 | 1,4 | 1,2 | 1,1 | -1,6 | -2,0 | -1,8 | 1,0 |
| | | | 2 | -0,7 | 3,0 | -2,0 | -1,4 | -1,8 | -2,7 | -2,0 | -1,9 | -6,6 |
| | | | 3 | -0,5 | 4,2 | -1,9 | -1,3 | -1,7 | -2,5 | -1,8 | -1,8 | -6,6 |
| | | | 4a / 4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

| | | | | | | | | | | | | |
|--|----|-----|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Smulkių virbų šluota apdorotas betonas | 70 | 120 | 1 | 8,0 | -0,7 | 4,8 | 2,2 | 1,2 | 2,6 | 1,5 | -0,6 | 7,6 |
| | | | 2 | 0,2 | 8,6 | 7,1 | 3,2 | 3,6 | 3,1 | 0,7 | 0,1 | 3,2 |
| | | | 3 | 0,1 | 9,8 | 7,4 | 3,2 | 3,1 | 2,4 | 0,4 | 0,0 | 2,0 |
| | | | 4a / 4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Apdorotas is paviršius | 50 | 130 | 1 | 8,3 | 2,3 | 5,1 | 4,8 | 4,1 | 0,1 | -1,0 | -0,8 | -0,3 |
| | | | 2 | 0,1 | 6,3 | 5,8 | 1,8 | -0,6 | -2,0 | -1,8 | -1,6 | 1,7 |
| | | | 3 | 0,0 | 7,4 | 6,2 | 1,8 | -0,7 | -2,1 | -1,9 | -1,7 | 1,4 |
| | | | 4a / 4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Eglute išdėstyti kietieji elementai | 30 | 60 | 1 | 27,0 | 16,2 | 14,7 | 6,1 | 3,0 | -1,0 | 1,2 | 4,5 | 2,5 |
| | | | 2 | 29,5 | 20,0 | 17,6 | 8,0 | 6,2 | -1,0 | 3,1 | 5,2 | 2,5 |
| | | | 3 | 29,4 | 21,2 | 18,2 | 8,4 | 5,6 | -1,0 | 3,0 | 5,8 | 2,5 |
| | | | 4a / 4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Ne eglute išdėstyti kietieji elementai | 30 | 60 | 1 | 31,4 | 19,7 | 16,8 | 8,4 | 7,2 | 3,3 | 7,8 | 9,1 | 2,9 |
| | | | 2 | 34,0 | 23,6 | 19,8 | 10,5 | 11,7 | 8,2 | 12,2 | 10,0 | 2,9 |
| | | | 3 | 33,8 | 24,7 | 20,4 | 10,9 | 10,9 | 6,8 | 12,0 | 10,8 | 2,9 |
| | | | 4a / 4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Tylieji kietieji elementai | 30 | 60 | 1 | 26,8 | 13,7 | 11,9 | 3,9 | -1,8 | -5,8 | -2,7 | 0,2 | -1,7 |
| | | | 2 | 9,2 | 5,7 | 4,8 | 2,3 | 4,4 | 5,1 | 5,4 | 0,9 | 0,0 |
| | | | 3 | 9,1 | 6,6 | 5,2 | 2,6 | 3,9 | 3,9 | 5,2 | 1,1 | 0,0 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|----------------------|----|-----|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-----|
| | | | 4a / 4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Plonasis sluoksnis A | 40 | 130 | 1 | 10,4 | 0,7 | -0,6 | -1,2 | -3,0 | -4,8 | -3,4 | -1,4 | -2,9 | 0,0 |
| | | | 2 | 13,8 | 5,4 | 3,9 | -0,4 | -1,8 | -2,1 | -0,7 | -0,2 | 0,5 | 0,0 |
| | | | 3 | 14,1 | 6,1 | 4,1 | -0,4 | -1,8 | -2,1 | -0,7 | -0,2 | 0,3 | 0,0 |
| | | | 4a / 4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Plonasis sluoksnis B | 40 | 130 | 1 | 6,8 | -1,2 | -1,2 | -0,3 | -4,9 | -7,0 | -4,8 | -3,2 | -1,8 | 0,0 |
| | | | 2 | 13,8 | 5,4 | 3,9 | -0,4 | -1,8 | -2,1 | -0,7 | -0,2 | 0,5 | 0,0 |
| | | | 3 | 14,1 | 6,1 | 4,1 | -0,4 | -1,8 | -2,1 | -0,7 | -0,2 | 0,3 | 0,0 |
| | | | 4a / 4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

“;

(20) G priedėlis iš dalies keičiamas taip:

(a) G-1 lentelių grupės antra lentelė pakeičiama taip:

”

| L _{r,TR,i} | | |
|---------------------|---|---|
| Bangos ilgis | Bėgio šiurkštumas | |
| | E | M |
| | EN ISO 3095:2013 (tinkamai prižiūrėtas ir ypač lygus) | Vidutinis tinklas (prižiūrėtas pagal reikalavimus, lygus) |
| 2 000 mm | 17,1 | 35,0 |
| 1 600 mm | 17,1 | 31,0 |
| 1 250mm | 17,1 | 28,0 |
| 1 000 mm | 17,1 | 25,0 |

| | | |
|---------|-------|-------|
| 800 mm | 17,1 | 23,0 |
| 630 mm | 17,1 | 20,0 |
| 500 mm | 17,1 | 17,0 |
| 400 mm | 17,1 | 13,5 |
| 315 mm | 15,0 | 10,5 |
| 250 mm | 13,0 | 9,0 |
| 200 mm | 11,0 | 6,5 |
| 160 mm | 9,0 | 5,5 |
| 125 mm | 7,0 | 5,0 |
| 100 mm | 4,9 | 3,5 |
| 80 mm | 2,9 | 2,0 |
| 63 mm | 0,9 | 0,1 |
| 50 mm | -1,1 | -0,2 |
| 40 mm | -3,2 | -0,3 |
| 31,5 mm | -5,0 | -0,8 |
| 25 mm | -5,6 | -3,0 |
| 20 mm | -6,2 | -5,0 |
| 16 mm | -6,8 | -7,0 |
| 12,5 mm | -7,4 | -8,0 |
| 10 mm | -8,0 | -9,0 |
| 8 mm | -8,6 | -10,0 |
| 6,3 mm | -9,2 | -12,0 |
| 5 mm | -9,8 | -13,0 |
| 4 mm | -10,4 | -14,0 |
| 3,15 mm | -11,0 | -15,0 |
| 2,5 mm | -11,6 | -16,0 |

| | | |
|---------|-------|-------|
| 2 mm | -12,2 | -17,0 |
| 1,6 mm | -12,8 | -18,0 |
| 1,25 mm | -13,4 | -19,0 |
| 1 mm | -14,0 | -19,0 |
| 0,8 mm | -14,0 | -19,0 |

“
”

(b) G-2 lentelė pakeičiama taip:

”

| A _{3,i} | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|
| 1.1. Ba ngo s ilgi s | Rato apkrova 50 kN, rato skersmuo 360 mm | Rato apkrova 50 kN, rato skersmuo 680 mm | Rato apkrova 50 kN, rato skersmuo 920 mm | Rato apkrova 25 kN, rato skersmuo 920 mm | Rato apkrova 100 kN, rato skersmuo 920 mm |
| 2 000 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 1 600 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 1 250 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 1 000 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 800 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 630 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 500 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 400 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 315 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 250 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 200 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 160 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,1 |
| 125 mm | 0,0 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | -0,2 |

| | | | | | |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 100 mm | 0,0 | -0,1 | -0,1 | 0,0 | -0,3 |
| 80 mm | -0,1 | -0,2 | -0,3 | -0,1 | -0,6 |
| 63 mm | -0,2 | -0,3 | -0,6 | -0,3 | -1,0 |
| 50 mm | -0,3 | -0,7 | -1,1 | -0,5 | -1,8 |
| 40 mm | -0,6 | -1,2 | -1,3 | -1,1 | -3,2 |
| 31,5 mm | -1,0 | -2,0 | -3,5 | -1,8 | -5,4 |
| 25 mm | -1,8 | -4,1 | -5,3 | -3,3 | -8,7 |
| 20 mm | -3,2 | -6,0 | -8,0 | -5,3 | -12,2 |
| 16 mm | -5,4 | -9,2 | -12,0 | -7,9 | -16,7 |
| 12,5 mm | -8,7 | -13,8 | -16,8 | -12,8 | -17,7 |
| 10 mm | -12,2 | -17,2 | -17,7 | -16,8 | -17,8 |
| 8 mm | -16,7 | -17,7 | -18,0 | -17,7 | -20,7 |
| 6,3 mm | -17,7 | -18,6 | -21,5 | -18,2 | -22,1 |
| 5 mm | -17,8 | -21,5 | -21,8 | -20,5 | -22,8 |
| 4 mm | -20,7 | -22,3 | -22,8 | -22,0 | -24,0 |
| 3,15 mm | -22,1 | -23,1 | -24,0 | -22,8 | -24,5 |
| 2,5 mm | -22,8 | -24,4 | -24,5 | -24,2 | -24,7 |
| 2 mm | -24,0 | -24,5 | -25,0 | -24,5 | -27,0 |
| 1,6 mm | -24,5 | -25,0 | -27,3 | -25,0 | -27,8 |
| 1,25 mm | -24,7 | -28,0 | -28,1 | -27,4 | -28,6 |
| 1 mm | -27,0 | -28,8 | -28,9 | -28,2 | -29,4 |
| 0,8 mm | -27,8 | -29,6 | -29,7 | -29,0 | -30,2 |

“;

(c) G-3 lentelių grupės pirma lentelė pakeičiama taip:

”

| |
|--------------|
| $L_{H,TR,i}$ |
|--------------|

| Dažnis | Kelio pagrindo / bėgio pagrindo tipas | | | | | | | |
|----------|--|--|--|---|---|---|-------------------|------------------------------------|
| | M/S | M/M | M/H | B/S | B/M | B/H | W | D |
| | Vieno bloko pabėgis su vidutini sustandumo bėgio tarpikliais | Vieno bloko pabėgis su vidutini sustandumo bėgio tarpikliais | Vieno bloko pabėgis su minkštu bėgio tarpikliais | Dviejų blokų pabėgis su minkštu bėgio tarpikliais | Dviejų blokų pabėgis su vidutini sustandumo bėgio tarpikliais | Dviejų blokų pabėgis su minkštu bėgio tarpikliais | Mediniai pabėgiai | Tiesioginis tvirtinimas prie tiltų |
| 50 Hz | 53,3 | 50,9 | 50,1 | 50,9 | 50,0 | 49,8 | 44,0 | 75,4 |
| 63 Hz | 59,3 | 57,8 | 57,2 | 56,6 | 56,1 | 55,9 | 51,0 | 77,4 |
| 80 Hz | 67,2 | 66,5 | 66,3 | 64,3 | 64,1 | 64,0 | 59,9 | 81,4 |
| 100 Hz | 75,9 | 76,8 | 77,2 | 72,3 | 72,5 | 72,5 | 70,8 | 87,1 |
| 125 Hz | 79,2 | 80,9 | 81,6 | 75,4 | 75,8 | 75,9 | 75,1 | 88,0 |
| 160 Hz | 81,8 | 83,3 | 84,0 | 78,5 | 79,1 | 79,4 | 76,9 | 89,7 |
| 200 Hz | 84,2 | 85,8 | 86,5 | 81,8 | 83,6 | 84,4 | 77,2 | 83,4 |
| 250 Hz | 88,6 | 90,0 | 90,7 | 86,6 | 88,7 | 89,7 | 80,9 | 87,7 |
| 315 Hz | 91,0 | 91,6 | 92,1 | 89,1 | 89,6 | 90,2 | 85,3 | 89,8 |
| 400 Hz | 94,5 | 93,9 | 94,3 | 91,9 | 89,7 | 90,2 | 92,5 | 97,5 |
| 500 Hz | 97,0 | 95,6 | 95,8 | 94,5 | 90,6 | 90,8 | 97,0 | 99,0 |
| 630 Hz | 99,2 | 97,4 | 97,0 | 97,5 | 93,8 | 93,1 | 98,7 | 100,8 |
| 800 Hz | 104,0 | 101,7 | 100,3 | 104,0 | 100,6 | 97,9 | 102,8 | 104,9 |
| 1 000 Hz | 107,1 | 104,4 | 102,5 | 107,9 | 104,7 | 101,1 | 105,4 | 111,8 |
| 1 250 Hz | 108,3 | 106,0 | 104,2 | 108,9 | 106,3 | 103,4 | 106,5 | 113,9 |
| 1 600 Hz | 108,5 | 106,8 | 105,4 | 108,8 | 107,1 | 105,4 | 106,4 | 115,5 |
| 2 000 Hz | 109,7 | 108,3 | 107,1 | 109,8 | 108,8 | 107,7 | 107,5 | 114,9 |
| 2 500 Hz | 110,0 | 108,9 | 107,9 | 110,2 | 109,3 | 108,5 | 108,1 | 118,2 |

| | | | | | | | | |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 3 150 Hz | 110,0 | 109,1 | 108,2 | 110,1 | 109,4 | 108,7 | 108,4 | 118,3 |
| 4 000 Hz | 110,0 | 109,4 | 108,7 | 110,1 | 109,7 | 109,1 | 108,7 | 118,4 |
| 5 000 Hz | 110,3 | 109,9 | 109,4 | 110,3 | 110,0 | 109,6 | 109,1 | 118,9 |
| 6 300 Hz | 110,0 | 109,9 | 109,7 | 109,9 | 109,8 | 109,6 | 109,1 | 117,5 |
| 8 000 Hz | 110,1 | 110,3 | 110,4 | 110,0 | 110,0 | 109,9 | 109,5 | 117,9 |
| 10 000 Hz | 110,6 | 111,0 | 111,4 | 110,4 | 110,5 | 110,6 | 110,2 | 118,6 |

“;

(d) G-3 lentelė iš dalies keičiama taip:

– skirsnio „ $L_{H, VEH, i}$ “ 1 skiltyje:

11 eilutė pakeičiama taip: „315 Hz“;

21 eilutė pakeičiama taip: „3 150 Hz“;

24 eilutė pakeičiama taip: „6 300 Hz“;

– skirsnio „ $L_{H, VEH, SUP, i}$ “ 1 skiltyje:

11 eilutė pakeičiama taip: „315 Hz“;

21 eilutė pakeičiama taip: „3 150 Hz“;

24 eilutė pakeičiama taip: „6 300 Hz“;

(e) G-4 lentelė pakeičiama taip:

”

| $L_{R, IMPACT, i}$ | |
|--------------------|--|
| Bangos ilgis | Pavienis iešmas / bėgių sandūra / kelių sankirta / 100 m |
| 2 000 mm | 22,0 |
| 1 600 mm | 22,0 |
| 1 250 mm | 22,0 |
| 1 000 mm | 22,0 |
| 800 mm | 22,0 |
| 630 mm | 20,0 |

| | |
|---------|-------|
| 500 mm | 16,0 |
| 400 mm | 15,0 |
| 315 mm | 14,0 |
| 250 mm | 15,0 |
| 200 mm | 14,0 |
| 160 mm | 12,0 |
| 125 mm | 11,0 |
| 100 mm | 10,0 |
| 80 mm | 9,0 |
| 63 mm | 8,0 |
| 50 mm | 6,0 |
| 40 mm | 3,0 |
| 31,5 mm | 2,0 |
| 25 mm | -3,0 |
| 20 mm | -8,0 |
| 16 mm | -13,0 |
| 12,5 mm | -17,0 |
| 10 mm | -19,0 |
| 8 mm | -22,0 |
| 6,3 mm | -25,0 |
| 5 mm | -26,0 |
| 4 mm | -32,0 |
| 3,15 mm | -35,0 |
| 2,5 mm | -40,0 |
| 2 mm | -43,0 |
| 1,6 mm | -45,0 |

| | |
|---------|-------|
| 1,25 mm | -47,0 |
| 1 mm | -49,0 |
| 0,8 mm | -50,0 |

“.

(f) G-5 lentelėje:

1-oje skiltyje 12 eilutė pakeičiama taip: „315 Hz“;

1-oje skiltyje 22 eilutė pakeičiama taip: „3 150 Hz“;

1-oje skiltyje 25 eilutė pakeičiama taip: „6 300 Hz“;

4-oje skiltyje 25 eilutė pakeičiama taip: „81,4“;

5-oje skiltyje 25 eilutė pakeičiama taip: „80,7“;

(g) G-6 lentelės 1 skiltyje:

11 eilutė pakeičiama taip: „315 Hz“;

21 eilutė pakeičiama taip: „3 150 Hz“;

24 eilutė pakeičiama taip: „6 300 Hz“;

(h) G-7 lentelė pakeičiama taip:

”

| <i>L_{H,bridge,i}</i> | | |
|-------------------------------|-------------------|-------------------|
| Dažnis | +10 dB (A) | +15 dB (A) |
| 50 Hz | 85,2 | 90,1 |
| 63 Hz | 87,1 | 92,1 |
| 80 Hz | 91,0 | 96,0 |
| 100 Hz | 94,0 | 99,5 |
| 125 Hz | 94,4 | 99,9 |
| 160 Hz | 96,0 | 101,5 |
| 200 Hz | 92,5 | 99,6 |
| 250 Hz | 96,7 | 103,8 |
| 315 Hz | 97,4 | 104,5 |

| | | |
|-----------|-------|-------|
| 400 Hz | 99,4 | 106,5 |
| 500 Hz | 100,7 | 107,8 |
| 630 Hz | 102,5 | 109,6 |
| 800 Hz | 107,1 | 116,1 |
| 1 000 Hz | 109,8 | 118,8 |
| 1 250 Hz | 112,0 | 120,9 |
| 1 600 Hz | 107,2 | 109,5 |
| 2 000 Hz | 106,8 | 109,1 |
| 2 500 Hz | 107,3 | 109,6 |
| 3 150 Hz | 99,3 | 102,0 |
| 4 000 Hz | 91,4 | 94,1 |
| 5 000 Hz | 86,9 | 89,6 |
| 6 300 Hz | 79,7 | 83,6 |
| 8 000 Hz | 75,1 | 79,0 |
| 10 000 Hz | 70,8 | 74,7 |

“
”

(21) I priedėlis iš dalies keičiamas taip:

(a) priedėlio pavadinimas pakeičiamas taip:

„I priedėlis. Šaltinio „Orlaiviai“ duomenų bazė. Orlaivių triukšmo ir eksploatacinių parametrų (ANP) duomenys“;

(b) I-1 lentelėje eilutės, pradedant eilute „

| | | | | | | |
|--------|---|------|---|---|--------|--------|
| F10062 | A | D-42 | 0 | 0 | 0,4731 | 0,1565 |
|--------|---|------|---|---|--------|--------|

“
”

iki lentelės paskutinės eilutės pakeičiamos taip:

”

| | | | | | | |
|--------|---|------|--|--|--|-----------|
| 737800 | A | A_00 | | | | 0,0596977 |
| 737800 | A | A_01 | | | | 0,066122 |

| | | | | | | |
|----------|---|----------|-----------|---------|----------|----------|
| 737800 | A | A_05 | | | | 0,078996 |
| 737800 | A | A_15 | | | | 0,111985 |
| 737800 | A | A_30 | | | 0,383611 | 0,117166 |
| 7378MAX | A | A_00 | 0 | 0 | 0 | 0,076682 |
| 7378MAX | A | A_00 | | | | 0,056009 |
| 7378MAX | A | A_01 | 0 | 0 | 0 | 0,091438 |
| 7378MAX | A | A_01 | | | | 0,066859 |
| 7378MAX | A | A_05 | 0 | 0 | 0 | 0,106627 |
| 7378MAX | A | A_05 | | | | 0,077189 |
| 7378MAX | A | A_15 | 0 | 0 | 0,395117 | 0,165812 |
| 7378MAX | A | A_15 | | | | 0,106525 |
| 7378MAX | A | A_30 | | | 0,375612 | 0,116638 |
| 7378MAX | A | A_40 | 0 | 0 | 0,375646 | 0,189672 |
| 7378MAX | D | D_00 | 0 | 0 | 0 | 0,074217 |
| 7378MAX | D | D_00 | | | | 0,05418 |
| 7378MAX | D | D_01 | 0 | 0 | 0 | 0,085464 |
| 7378MAX | D | D_01 | | | | 0,062526 |
| 7378MAX | D | D_05 | 0,00823 | 0,41332 | 0 | 0,101356 |
| 7378MAX | D | D_05 | 0,0079701 | 0,40898 | | 0,074014 |
| A350-941 | A | A_1_U | 0 | 0 | 0 | 0,05873 |
| A350-941 | A | A_1_U | | | | 0,056319 |
| A350-941 | A | A_2_D | 0 | 0 | 0 | 0,083834 |
| A350-941 | A | A_2_D | | | | 0,081415 |
| A350-941 | A | A_2_U | 0 | 0 | 0 | 0,06183 |
| A350-941 | A | A_2_U | | | | 0,059857 |
| A350-941 | A | A_3_D | 0 | 0 | 0,219605 | 0,092731 |
| A350-941 | A | A_3_D | | | 0,225785 | 0,092557 |
| A350-941 | A | A_FULL_D | 0 | 0 | 0,214867 | 0,106381 |
| A350-941 | A | A_FULL_D | | | 0,214862 | 0,106058 |
| A350-941 | A | A_ZERO | 0 | 0 | 0 | 0,049173 |
| A350-941 | A | A_ZERO | | | | 0,048841 |
| A350-941 | D | D_1 | 0 | 0 | 0 | 0,052403 |

| | | | | | | |
|----------|---|---------|----------|----------|---------|----------|
| A350-941 | D | D_1_U | | | | 0,058754 |
| A350-941 | D | D_1+F | 0,00325 | 0,234635 | 0 | 0,06129 |
| A350-941 | D | D_1+F_D | 0,002722 | 0,233179 | | 0,098533 |
| A350-941 | D | D_1+F_U | | | | 0,062824 |
| A350-941 | D | D_ZERO | 0 | 0 | 0 | 0,048142 |
| A350-941 | D | D_ZERO | | | | 0,048126 |
| ATR72 | A | 15-A-G | | | | 0,0803 |
| ATR72 | A | 33-A-G | | | 0,55608 | 0,105 |
| ATR72 | A | ZERO-A | | | | 0,09027 |
| ATR72 | D | 15 | 0,013155 | 0,538 | | 0,08142 |
| ATR72 | D | INTR | | | | 0,07826 |
| ATR72 | D | ZERO | | | | 0,0708 |
| F10062 | A | D-42 | 0 | 0 | 0,4731 | 0,1565 |
| F10062 | A | INT2 | | | | 0,0904 |
| F10062 | A | TO | | | | 0,0683 |
| F10062 | A | U-INT | | | | 0,1124 |
| F10062 | D | INT2 | | | | 0,0904 |
| F10062 | D | TO | 0,0122 | 0,5162 | | 0,0683 |
| F10062 | D | ZERO | | | | 0,0683 |
| F10065 | A | D-42 | | | 0,4731 | 0,1565 |
| F10065 | A | INT2 | | | | 0,0911 |
| F10065 | A | TO | | | | 0,0693 |
| F10065 | A | U-INT | | | | 0,1129 |
| F10065 | D | INT2 | | | | 0,0911 |
| F10065 | D | TO | 0,0123 | 0,521 | | 0,0693 |
| F10065 | D | ZERO | | | | 0,0693 |
| F28MK2 | A | D-42 | | | 0,5334 | 0,1677 |
| F28MK2 | A | INT2 | | | | 0,1033 |
| F28MK2 | A | U-INTR | | | | 0,1248 |
| F28MK2 | A | ZERO | | | | 0,0819 |
| F28MK2 | D | 6 | 0,0171 | 0,6027 | | 0,0793 |
| F28MK2 | D | INT2 | | | | 0,1033 |

| | | | | | | |
|--------|---|--------|----------|----------|----------|----------|
| F28MK2 | D | ZERO | | | | 0,0819 |
| F28MK4 | A | D-42 | | | 0,5149 | 0,1619 |
| F28MK4 | A | INT2 | | | | 0,0971 |
| F28MK4 | A | U-INTR | | | | 0,1187 |
| F28MK4 | A | ZERO | | | | 0,0755 |
| F28MK4 | D | 6 | 0,01515 | 0,5731 | | 0,0749 |
| F28MK4 | D | INT2 | | | | 0,0971 |
| F28MK4 | D | ZERO | | | | 0,0755 |
| FAL20 | A | D-25 | | | 0,804634 | 0,117238 |
| FAL20 | A | D-40 | | | 0,792624 | 0,136348 |
| FAL20 | A | INTR | | | | 0,084391 |
| FAL20 | A | ZERO | | | | 0,07 |
| FAL20 | D | 10 | 0,035696 | 0,807797 | | 0,098781 |
| FAL20 | D | INTR | | | | 0,084391 |
| FAL20 | D | ZERO | | | | 0,07 |
| GII | A | L-0-U | | | | 0,0751 |
| GII | A | L-10-U | | | | 0,0852 |
| GII | A | L-20-D | | | | 0,1138 |
| GII | A | L-39-D | | | 0,5822 | 0,1742 |
| GII | D | T-0-U | | | | 0,0814 |
| GII | D | T-10-U | | | | 0,0884 |
| GII | D | T-20-D | 0,02 | 0,634 | | 0,1159 |
| GIIB | A | L-0-U | | | | 0,0722 |
| GIIB | A | L-10-U | | | | 0,0735 |
| GIIB | A | L-20-D | | | | 0,1091 |
| GIIB | A | L-39-D | | | 0,562984 | 0,1509 |
| GIIB | D | T-0-U | | | | 0,0738 |
| GIIB | D | T-10-U | | | | 0,0729 |
| GIIB | D | T-20-D | 0,0162 | 0,583 | | 0,1063 |
| GIV | A | L-0-U | | | | 0,06 |
| GIV | A | L-20-D | | | | 0,1063 |
| GIV | A | L-39-D | | | 0,5805 | 0,1403 |

| | | | | | | |
|--------|---|--------|----------|----------|----------|----------|
| GIV | D | T-0-U | | | | 0,0586 |
| GIV | D | T-10-U | | | | 0,0666 |
| GIV | D | T-20-D | 0,0146 | 0,5798 | | 0,1035 |
| GIV | D | T-20-U | | | | 0,0797 |
| GV | A | L-0-U | | | | 0,0617 |
| GV | A | L-20-D | | | | 0,0974 |
| GV | A | L-20-U | | | | 0,0749 |
| GV | A | L-39-D | | | 0,4908 | 0,1328 |
| GV | D | T-0-U | | | | 0,058 |
| GV | D | T-10-U | | | | 0,0606 |
| GV | D | T-20-D | 0,01178 | 0,516 | | 0,0953 |
| GV | D | T-20-U | | | | 0,0743 |
| HS748A | A | D-30 | | | 0,45813 | 0,13849 |
| HS748A | A | D-INTR | | | | 0,106745 |
| HS748A | A | INTR | | | | 0,088176 |
| HS748A | A | ZERO | | | | 0,075 |
| HS748A | D | INTR | | | | 0,088176 |
| HS748A | D | TO | 0,012271 | 0,542574 | | 0,101351 |
| HS748A | D | ZERO | | | | 0,075 |
| IA1125 | A | D-40 | | | 0,967478 | 0,136393 |
| IA1125 | A | D-INTR | | | | 0,118618 |
| IA1125 | A | INTR | | | | 0,085422 |
| IA1125 | A | ZERO | | | | 0,07 |
| IA1125 | D | 12 | 0,040745 | 0,963488 | | 0,100843 |
| IA1125 | D | INTR | | | | 0,085422 |
| IA1125 | D | ZERO | | | | 0,07 |
| L1011 | A | 10 | | | | 0,093396 |
| L1011 | A | D-33 | | | 0,286984 | 0,137671 |
| L1011 | A | D-42 | | | 0,256389 | 0,155717 |
| L1011 | A | ZERO | | | | 0,06243 |
| L1011 | D | 10 | 0,004561 | 0,265314 | | 0,093396 |
| L1011 | D | 22 | 0,004759 | 0,251916 | | 0,105083 |

| | | | | | | |
|--------|---|--------|----------|----------|----------|----------|
| L1011 | D | INTR | | | | 0,07959 |
| L1011 | D | ZERO | | | | 0,06243 |
| L10115 | A | 10 | | | | 0,093396 |
| L10115 | A | D-33 | | | 0,262728 | 0,140162 |
| L10115 | A | D-42 | | | 0,256123 | 0,155644 |
| L10115 | A | ZERO | | | | 0,06243 |
| L10115 | D | 10 | 0,004499 | 0,265314 | | 0,093396 |
| L10115 | D | 22 | 0,004695 | 0,251916 | | 0,105083 |
| L10115 | D | INTR | | | | 0,07959 |
| L10115 | D | ZERO | | | | 0,06243 |
| L188 | A | D-100 | | | 0,436792 | 0,174786 |
| L188 | A | D-78-% | | | 0,456156 | 0,122326 |
| L188 | A | INTR | | | | 0,120987 |
| L188 | A | ZERO | | | | 0,082 |
| L188 | D | 39-% | 0,009995 | 0,420533 | | 0,142992 |
| L188 | D | 78-% | 0,010265 | 0,404302 | | 0,159974 |
| L188 | D | INTR | | | | 0,120987 |
| L188 | D | ZERO | | | | 0,082 |
| LEAR25 | A | 10 | | | | 0,09667 |
| LEAR25 | A | D-40 | | | 1,28239 | 0,176632 |
| LEAR25 | A | D-INTR | | | | 0,149986 |
| LEAR25 | A | ZERO | | | | 0,07 |
| LEAR25 | D | 10 | | | | 0,09667 |
| LEAR25 | D | 20 | 0,082866 | 1,27373 | | 0,12334 |
| LEAR25 | D | ZERO | | | | 0,07 |
| LEAR35 | A | 10 | | | | 0,089112 |
| LEAR35 | A | D-40 | | | 1,08756 | 0,150688 |
| LEAR35 | A | D-INTR | | | | 0,129456 |
| LEAR35 | A | ZERO | | | | 0,07 |
| LEAR35 | D | 10 | | | | 0,089112 |
| LEAR35 | D | 20 | 0,043803 | 1,05985 | | 0,108224 |
| LEAR35 | D | ZERO | | | | 0,07 |

| | | | | | | |
|--------|---|--------|----------|----------|--|---------|
| MD11GE | D | 10 | 0,003812 | 0,2648 | | 0,0843 |
| MD11GE | D | 15 | 0,003625 | 0,2578 | | 0,0891 |
| MD11GE | D | 20 | 0,003509 | 0,2524 | | 0,0947 |
| MD11GE | D | 25 | 0,003443 | 0,2481 | | 0,1016 |
| MD11GE | D | 0/EXT | | | | 0,0692 |
| MD11GE | D | 0/RET | | | | 0,0551 |
| MD11GE | D | ZERO | | | | 0,0551 |
| MD11PW | D | 10 | 0,003829 | 0,265 | | 0,08425 |
| MD11PW | D | 15 | 0,003675 | 0,2576 | | 0,08877 |
| MD11PW | D | 20 | 0,003545 | 0,2526 | | 0,09472 |
| MD11PW | D | 25 | 0,003494 | 0,2487 | | 0,1018 |
| MD11PW | D | 0/EXT | | | | 0,0691 |
| MD11PW | D | 0/RET | | | | 0,05512 |
| MD11PW | D | ZERO | | | | 0,05512 |
| MD81 | D | 11 | 0,009276 | 0,4247 | | 0,07719 |
| MD81 | D | INT1 | | | | 0,07643 |
| MD81 | D | INT2 | | | | 0,06313 |
| MD81 | D | INT3 | | | | 0,06156 |
| MD81 | D | INT4 | | | | 0,06366 |
| MD81 | D | T_15 | 0,009369 | 0,420798 | | 0,0857 |
| MD81 | D | T_INT | | | | 0,0701 |
| MD81 | D | T_ZERO | | | | 0,061 |
| MD81 | D | ZERO | | | | 0,06761 |
| MD82 | D | 11 | 0,009248 | 0,4236 | | 0,07969 |
| MD82 | D | INT1 | | | | 0,07625 |
| MD82 | D | INT2 | | | | 0,06337 |
| MD82 | D | INT3 | | | | 0,06196 |
| MD82 | D | INT4 | | | | 0,0634 |
| MD82 | D | T_15 | 0,009267 | 0,420216 | | 0,086 |
| MD82 | D | T_INT | | | | 0,065 |
| MD82 | D | T_ZERO | | | | 0,061 |
| MD82 | D | ZERO | | | | 0,06643 |

| | | | | | | |
|--------|---|--------|----------|----------|---------|----------|
| MD83 | D | 11 | 0,009301 | 0,4227 | | 0,0798 |
| MD83 | D | INT1 | | | | 0,07666 |
| MD83 | D | INT2 | | | | 0,0664 |
| MD83 | D | INT3 | | | | 0,06247 |
| MD83 | D | INT4 | | | | 0,06236 |
| MD83 | D | T_15 | 0,009384 | 0,420307 | | 0,086 |
| MD83 | D | T_INT | | | | 0,0664 |
| MD83 | D | T_ZERO | | | | 0,0611 |
| MD83 | D | ZERO | | | | 0,06573 |
| MD9025 | A | D-28 | | | 0,4118 | 0,1181 |
| MD9025 | A | D-40 | | | 0,4003 | 0,1412 |
| MD9025 | A | U-0 | | | 0,4744 | 0,0876 |
| MD9025 | D | EXT/06 | 0,010708 | 0,458611 | | 0,070601 |
| MD9025 | D | EXT/11 | 0,009927 | 0,441118 | | 0,073655 |
| MD9025 | D | EXT/18 | 0,009203 | 0,421346 | | 0,083277 |
| MD9025 | D | EXT/24 | 0,008712 | 0,408301 | | 0,090279 |
| MD9025 | D | RET/0 | | | | 0,05186 |
| MD9028 | A | D-28 | | | 0,4118 | 0,1181 |
| MD9028 | A | D-40 | | | 0,4003 | 0,1412 |
| MD9028 | A | U-0 | | | 0,4744 | 0,0876 |
| MD9028 | D | EXT/06 | 0,010993 | 0,463088 | | 0,070248 |
| MD9028 | D | EXT/11 | 0,010269 | 0,446501 | | 0,072708 |
| MD9028 | D | EXT/18 | 0,009514 | 0,426673 | | 0,082666 |
| MD9028 | D | EXT/24 | 0,008991 | 0,413409 | | 0,090018 |
| MD9028 | D | RET/0 | | | | 0,05025 |
| MU3001 | A | 1 | | | | 0,08188 |
| MU3001 | A | D-30 | | | 1,07308 | 0,147487 |
| MU3001 | A | D-INTR | | | | 0,114684 |
| MU3001 | A | ZERO | | | | 0,07 |
| MU3001 | D | 1 | 0,065703 | 1,1529 | | 0,08188 |
| MU3001 | D | 10 | 0,055318 | 1,0729 | | 0,09285 |
| MU3001 | D | ZERO | | | | 0,07 |

| | | | | | | |
|-------|---|--------|----------|----------|----------|----------|
| PA30 | A | 27-A | | | 1,316667 | 0,104586 |
| PA30 | A | ZERO-A | | | | 0,078131 |
| PA30 | D | 15-D | 0,100146 | 1,166667 | | 0,154071 |
| PA30 | D | ZERO-D | | | | 0,067504 |
| PA42 | A | 30-DN | | | 1,09213 | 0,14679 |
| PA42 | A | ZERO-A | | | | 0,087856 |
| PA42 | D | ZER-DN | 0,06796 | 1,011055 | | 0,08088 |
| PA42 | D | ZERO | | | | 0,087856 |
| PA42 | D | ZERO-C | | | | 0,139096 |
| PA42 | D | ZERO-T | | | | 0,07651 |
| SD330 | A | D-15 | | | 0,746802 | 0,109263 |
| SD330 | A | D-35 | | | 0,702872 | 0,143475 |
| SD330 | A | INTR | | | | 0,106596 |
| SD330 | A | ZERO | | | | 0,075 |
| SD330 | D | 10 | 0,031762 | 0,727556 | | 0,138193 |
| SD330 | D | INTR | | | | 0,106596 |
| SD330 | D | ZERO | | | | 0,075 |
| SF340 | A | 5 | | | | 0,105831 |
| SF340 | A | D-35 | | | 0,75674 | 0,147912 |
| SF340 | A | D-INTR | | | | 0,111456 |
| SF340 | A | ZERO | | | | 0,075 |
| SF340 | D | 5 | | | | 0,105831 |
| SF340 | D | 15 | 0,026303 | 0,746174 | | 0,136662 |
| SF340 | D | ZERO | | | | 0,075 |

“
”

(c) I-2 lentelėje eilutės, kurių skiltyje „AIRCFTID“ įrašyta „737700“ ir „737800“, atitinkamai pakeičiamos taip:

”

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|---------------------------|-------------|---|-------------------|----------|---------|---------|-------|--------|---|--------|-----------|------|------|---------|
| 737700 | Boeing 737-700/CFM56-7B24 | Reaktyvinis | 2 | Didieji orlaiviai | Komerinė | 154 500 | 129 200 | 4 445 | 24 000 | 3 | CF567B | CN T (lb) | 20 6 | 10 4 | Sparnas |
| 737800 | Boeing 737-800 / CFM56- | Reaktyvinis | 2 | Didieji orlaiviai | Komerinė | 174 200 | 146 300 | 5 435 | 26 300 | 3 | CF567B | CN T (lb) | 20 6 | 10 4 | Sparnas |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------|--|--|----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | 7B26 | | | ai | | | | | | | | | | |
|--|------|--|--|----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

“,
”

(d) I-2 lentelė papildoma šiomis eilutėmis:

”

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------|--|---------------------|---|-------------------------------|---------------|-------------|-------------|-----------|------------|---|--------------|-------------|---------|---------|--------------|
| 7378M AX | Boeing 737 MAX 8 / CFM Leap1 B-27 | Reaktyvini s | 2 | Didie ji orlaiv iai | Komerc inė | 181 2 00 | 152 8 00 | 4 9 65 | 26 4 00 | 4 | 7378M AX | CNT (lb) | 21 6 | 10 3 | Sparn as |
| A350- 941 | Airbus A350- 941 / RR Trent XWB- 84 | Reaktyvini s | 2 | Sunki ėji orlaiv iai | Komerc inė | 610 6 81 | 456 3 56 | 6 5 58 | 84 2 00 | 4 | A350- 941 | CNT (lb) | 23 9 | 13 9 | Sparn as |
| ATR72 | Avions de Transp ort Region al ATR 72- 212A / PW127 F | Turbosraig tinis | 2 | Didie ji orlaiv iai | Komerc inė | 50 71 0 | 49 27 0 | 3 3 60 | 7 58 7 | 4 | ATR72 | CNT (lb) | 24 0 | 14 0 | Sraig tas |

“,
”

(e) I-3 lentelė papildoma šiomis eilutėmis:

”

| | | | | | | | | | | | | | |
|--------|---------|---|--|------|-------|------------|---|--|--|--|--|--------|--|
| 737800 | DEFAULT | 1 | Žemėjimas, kai variklis veikia tuščiaja eiga | A_00 | 6 000 | 248,9 3 | 3 | | | | | | |
| 737800 | DEFAULT | 2 | Horizontalus is skrydis, kai variklis veikia tuščiaja eiga | A_00 | 3 000 | 249,5 | | | | | | 25 437 | |
| 737800 | DEFAULT | 3 | Horizontalus is skrydis, kai variklis veikia tuščiaja eiga | A_01 | 3 000 | 187,1 8 | | | | | | 3 671 | |
| 737800 | DEFAULT | 4 | Horizontalus is skrydis, kai variklis veikia | A_05 | 3 000 | 174,6 6 | | | | | | 5 209 | |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------------|---|---|--------|-------|--------|------|-------|---------|----|
| | | | tuščiajā eiga | | | | | | | |
| 737800 | DEFAULT | 5 | Žemėjimas, kai variklis veikia tuščiajā eiga | A_15 | 3 000 | 151,41 | 3 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 6 | Žemėjimas | A_30 | 2 817 | 139,11 | 3 | | | |
| 737800 | DEFAULT | 7 | Tūpimas | A_30 | | | | 393,8 | | |
| 737800 | DEFAULT | 8 | Lėtėjimas | A_30 | | 139 | | | 3 837,5 | 40 |
| 737800 | DEFAULT | 9 | Lėtėjimas | A_30 | | 30 | | | 0 | 10 |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | Žemėjimas, kai variklis veikia tuščiajā eiga | A_00 | 6 000 | 249,2 | 3 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | Horizontalusis skrydis, kai variklis veikia tuščiajā eiga | A_00 | 3 000 | 249,7 | | | 24 557 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | Horizontalusis skrydis, kai variklis veikia tuščiajā eiga | A_01 | 3 000 | 188,5 | | | 4 678 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | Horizontalusis skrydis, kai variklis veikia tuščiajā eiga | A_05 | 3 000 | 173,7 | | | 4 907 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | Žemėjimas, kai variklis veikia tuščiajā eiga | A_15 | 3 000 | 152 | 3 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | Žemėjimas | A_30 | 2817 | 139 | 3 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 7 | Tūpimas | A_30 | | | | 393,8 | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 8 | Lėtėjimas | A_30 | | 139 | | | 3837,5 | 40 |
| 737MAX8 | DEFAULT | 9 | Lėtėjimas | A_30 | | 30 | | | 0 | 10 |
| A350-941 | DEFAULT 1 | 1 | Žemėjimas, kai variklis veikia tuščiajā eiga | A_ZERO | 6 000 | 250 | 2,74 | | | |
| A350-941 | DEFAULT 1 | 2 | Horizontalusis skrydis, kai variklis veikia tuščiajā eiga | A_ZERO | 3 000 | 250 | | | 26 122 | |
| A350-941 | DEFAULT 1 | 3 | Horizontalusis skrydis, kai variklis veikia tuščiajā eiga | A_1_U | 3 000 | 188,6 | | | 6 397,6 | |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------------|----|--|--------------|-------|-------|------|-------|--------------|----|
| A350-941 | DEFAULT 1 | 4 | Žemējimas, kai variklis veikia tuščiāja eiga | A_1_U | 3 000 | 168,4 | 3 | | | |
| A350-941 | DEFAULT 1 | 5 | Žemējimas, kai variklis veikia tuščiāja eiga | A_2_D | 2 709 | 161,9 | 3 | | | |
| A350-941 | DEFAULT 1 | 6 | Žemējimas, kai variklis veikia tuščiāja eiga | A_3_D | 2 494 | 155,2 | 3 | | | |
| A350-941 | DEFAULT 1 | 7 | Žemējimas | A_FULL_ D | 2 180 | 137,5 | 3 | | | |
| A350-941 | DEFAULT 1 | 8 | Žemējimas | A_FULL_ D | 50 | 137,5 | 3 | | | |
| A350-941 | DEFAULT 1 | 9 | Tūpimas | A_FULL_ D | | | | 556,1 | | |
| A350-941 | DEFAULT 1 | 10 | Lētējimas | A_FULL_ D | | 137,5 | | | 5 004,9 | 10 |
| A350-941 | DEFAULT 1 | 11 | Lētējimas | A_FULL_ D | | 30 | | | 0 | 10 |
| A350-941 | DEFAULT 2 | 1 | Žemējimas, kai variklis veikia tuščiāja eiga | A_ZERO | 6 000 | 250 | 2,74 | | | |
| A350-941 | DEFAULT 2 | 2 | Horizontalus is skrydis, kai variklis veikia tuščiāja eiga | A_ZERO | 3 000 | 250 | | | 26 122 | |
| A350-941 | DEFAULT 2 | 3 | Horizontalus is skrydis | A_1_U | 3 000 | 188,6 | | | 20 219, 8 | |
| A350-941 | DEFAULT 2 | 4 | Horizontalus is skrydis, kai variklis veikia tuščiāja eiga | A_1_U | 3 000 | 188,6 | | | 6 049,9 | |
| A350-941 | DEFAULT 2 | 5 | Žemējimas, kai variklis veikia tuščiāja eiga | A_1_U | 3 000 | 168,3 | 3 | | | |
| A350-941 | DEFAULT 2 | 6 | Žemējimas, kai variklis veikia tuščiāja eiga | A_2_D | 2 709 | 161,8 | 3 | | | |
| A350-941 | DEFAULT 2 | 7 | Žemējimas | A_FULL_ D | 2 180 | 137,5 | 3 | | | |
| A350-941 | DEFAULT 2 | 8 | Žemējimas | A_FULL_ D | 50 | 137,5 | 3 | | | |
| A350-941 | DEFAULT 2 | 9 | Tūpimas | A_FULL_ D | | | | 556,1 | | |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------------|----|---|--------------|-------|-------|---|----|---------|------|
| A350-941 | DEFAULT 2 | 10 | Lētējimas | A_FULL_ D | | 137,5 | | | 5 004,9 | 10 |
| A350-941 | DEFAULT 2 | 11 | Lētējimas | A_FULL_ D | | 30 | | | 0 | 10 |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | Žemējimas | ZERO-A | 6 000 | 238 | 3 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | Horizontalus is skrydis ir lētējimas kartu | ZERO-A | 3 000 | 238 | | | 17 085 | |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | Horizontalus is skrydis ir lētējimas kartu | 15-A-G | 3 000 | 158,3 | | | 3 236 | |
| ATR72 | DEFAULT | 4 | Horizontalus is skrydis | 15-A-G | 3 000 | 139 | | | 3 521 | |
| ATR72 | DEFAULT | 5 | Horizontalus is skrydis | 33-A-G | 3 000 | 139 | | | 3 522 | |
| ATR72 | DEFAULT | 6 | Žemējimas ir lētējimas kartu | 33-A-G | 3 000 | 139 | 3 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 7 | Žemējimas | 33-A-G | 2 802 | 117,1 | 3 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 8 | Žemējimas | 33-A-G | 50 | 117,1 | 3 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 9 | Tūpimas | 33-A-G | | | | 50 | | |
| ATR72 | DEFAULT | 10 | Lētējimas | 33-A-G | | 114,2 | | | 1218 | 75,9 |
| ATR72 | DEFAULT | 11 | Lētējimas | 33-A-G | | 30 | | | 0 | 5,7 |

“
”

(f) I-4 lentelē (1 dalis) papildoma šiomis eilutėmis:

”

| | | | | | | | | | | |
|---------|---------|---|---|-------------|------------------------------------|------|-------|-------|-----|--|
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | | 1 336 | 174 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_01 | | 1 799 | 205 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia | D_00 | | 1 681 | 250 | |

| | | | | | | | | | | |
|---------|---------|---|---|-------------|------------------------------------|------|--------|-------|-----|--|
| | | | | | aukštėjimo trauka | | | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | | 1 284 | 176 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_01 | | 1 651 | 208 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1619 | 250 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | | 1 229 | 177 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_01 | | 1 510 | 210 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1 544 | 250 | |

| | | | | | | | | | | |
|---------|---------|---|---|-------------|------------------------------|------|--------|-------|-----|--|
| | | | | | trauka | | | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | | 1 144 | 181 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_01 | | 1 268 | 213 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1 414 | 250 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | | 1 032 | 184 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_01 | | 1 150 | 217 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1 292 | 250 | |

| | | | | | | | | | | |
|---------|---------|---|---|-------------|------------------------------|------|--------|-------|-----|--|
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | | 1 001 | 185 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_01 | | 1 120 | 219 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1 263 | 250 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 3 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | | 951 | 188 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_01 | | 1 058 | 221 | |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1 196 | 250 | |

| | | | | | | | | | | |
|---------|---------|---|---|-------------|------------------------------|------|--------|-------|-----|--|
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | | 1 300 | 174 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_01 | | 1 667 | 205 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 2 370 | 250 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | | 1 243 | 174 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_01 | | 1 524 | 207 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 2 190 | 250 | |

| | | | | | | | | | | |
|---------|--------|---|---|-------------|------------------------------|------|--------|-------|-----|--|
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | | 1 190 | 176 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_01 | | 1 331 | 210 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 2 131 | 250 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | | 1 098 | 180 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_01 | | 1 221 | 211 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1 883 | 250 | |

| | | | | | | | | | | |
|---------|--------|---|---|-------------|------------------------------|------|--------|-------|-----|--|
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | | 988 | 183 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_01 | | 1 101 | 216 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1 730 | 250 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | | 964 | 185 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_01 | | 1 073 | 217 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1 588 | 250 | |

| | | | | | | | | | | |
|---------|--------|---|---|-------------|------------------------------|------|--------|-------|-----|--|
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_05 | | 911 | 187 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_01 | | 1 012 | 220 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1 163 | 250 | |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_01 | | 1 734 | 178 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_00 | | 2 595 | 205 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1 671 | 250 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo | D_00 | 5 500 | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---------|--------|---|---|-------------|------------------------------|------|--------|-------|-----|--|
| | | | | | trauka | | | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_01 | | 1 682 | 179 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_00 | | 2 477 | 208 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1 610 | 250 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_01 | | 1 616 | 180 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_00 | | 2 280 | 210 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1 545 | 250 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---------|--------|---|---|-------------|------------------------------|------|--------|-------|-----|--|
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_01 | | 1 509 | 184 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_00 | | 2 103 | 214 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1 589 | 250 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_01 | | 1 388 | 188 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_00 | | 1 753 | 220 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1 295 | 250 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---------|--------|---|---|-------------|------------------------------|------|--------|-------|-----|--|
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_01 | | 1 345 | 188 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_00 | | 1 634 | 220 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1 262 | 250 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_05 | 1 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_01 | | 1 287 | 191 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_00 | | 1 426 | 225 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 3 000 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | | 1 196 | 250 | |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 5 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 7 500 | | | |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_00 | 10 000 | | | |

“
”

(g) I-4 lentelė (2 dalis) papildoma šiomis eilutėmis:

”

| | | | | | | | | | | |
|----------|---------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | 1 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 726,5 | 170,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 862,6 | 197,2 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 658 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | 1 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 699,9 | 173,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 812,6 | 198,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 604,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | 1 000 | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----------|---------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 662,2 | 175,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 762,3 | 200,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 551,6 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 586,1 | 179,9 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 679,8 | 202,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 465,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 491,7 | 185,3 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 586,9 | 206,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia | D_ZERO | | 1 365,5 | 250 | 60 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|---------|---|---|-------------|------------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| | | | | | aukštėjimo trauka | | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 399,5 | 191,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 494,1 | 210,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 268,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 314 | 197 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 407,1 | 214,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 176,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo | D_1+F_U | 1 000 | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----------|---------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| | | | | | trauka | | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 3 | Greitējimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 233,3 | 203,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 4 | Greitējimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 325,3 | 219,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 5 | Aukštējimas | Didžiausia aukštējimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 6 | Greitējimas | Didžiausia aukštējimo trauka | D_ZERO | | 1 089,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 7 | Aukštējimas | Didžiausia aukštējimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | M | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | M | 2 | Aukštējimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | M | 3 | Greitējimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 185,1 | 207,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 4 | Greitējimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 275,6 | 222,9 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 5 | Aukštējimas | Didžiausia aukštējimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | M | 6 | Greitējimas | Didžiausia aukštējimo trauka | D_ZERO | | 1 036,7 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 7 | Aukštējimas | Didžiausia aukštējimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 2 | Aukštējimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 3 | Aukštējimas | Didžiausia aukštējimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 4 | Greitējimas | Didžiausia aukštējimo trauka | D_1+F_U | | 1323,2 | 171 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 5 | Greitējimas | Didžiausia aukštējimo trauka | D_1_U | | 1 353,1 | 189,5 | 60 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 514,1 | 213,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 673,8 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | | 1 265,7 | 173,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 1 315,1 | 191,2 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 466,2 | 214,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 619,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | | 1 214,3 | 175,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 1 276,7 | 193 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 418,4 | 215,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 7 | Greitėjimas | Didžiausia | D_ZERO | | 1 565 | 250 | 60 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|-------------|------------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| | | | | | aukštėjimo trauka | | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | | 1 138,4 | 180,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 1 212,8 | 196,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 340,5 | 217 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 476,4 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | | 1 066,3 | 185,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 1 139,9 | 200,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 252,3 | 219,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 374,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo | D_ZERO | 10 000 | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| | | | | | trauka | | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | | 994,4 | 191,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 1 064,9 | 204,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 165,9 | 222,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 275,1 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | | 927 | 197,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 994,4 | 209,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 085,3 | 225,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 181 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | | 862,4 | 204,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 927,4 | 214,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 009,2 | 229,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 091,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | M | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | M | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | M | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | M | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | | 823,3 | 208,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 886,5 | 218,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 963,5 | 232 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 036,9 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia | D_1+F_U | | 1 726,5 | 170,7 | 60 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|-------------|------------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| | | | | | kilimo trauka | | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 862,6 | 197,2 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 658 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 699,9 | 173,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 812,6 | 198,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 604,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 662,2 | 175,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 762,3 | 200,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo | D_ZERO | | 1 551,6 | 250 | 60 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| | | | | | trauka | | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 586,1 | 179,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 679,8 | 202,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 465,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 491,7 | 185,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 586,9 | 206,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 365,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 399,5 | 191,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 494,1 | 210,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 268,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 314 | 197 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 407,1 | 214,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 176,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 233,3 | 203,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 325,3 | 219,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia | D_ZERO | | 1 089,2 | 250 | 60 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| | | | | | aukštėjimo trauka | | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | M | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | M | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | M | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 185,1 | 207,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | M | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 275,6 | 222,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | M | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | M | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 036,7 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | M | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |

“
”

(h) I-4 lentelė (3 dalis) papildoma šiomis eilutėmis:

”

| | | | | | | | | | | |
|----------|---------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | 1 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 726,5 | 170,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 862,6 | 197,2 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 658 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----------|---------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | 1 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 699,9 | 173,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 812,6 | 198,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 604,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | 1 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 662,2 | 175,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 762,3 | 200,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 551,6 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 586,1 | 179,9 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 679,8 | 202,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 465,3 | 250 | 60 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|---------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 491,7 | 185,3 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 586,9 | 206,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 365,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 399,5 | 191,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 494,1 | 210,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 268,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 314 | 197 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 407,1 | 214,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----------|---------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 176,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 233,3 | 203,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 325,3 | 219,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 089,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | M | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | DEFAULT | M | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | M | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 185,1 | 207,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 275,6 | 222,9 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | DEFAULT | M | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 036,7 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo | D_1+F_U | | 1 323,2 | 171 | 60 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| | | | | | trauka | | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 1 353,1 | 189,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 514,1 | 213,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 673,8 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | | 1 265,7 | 173,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 1 315,1 | 191,2 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 466,2 | 214,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 619,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | | 1 214,3 | 175,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 1 276,7 | 193 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 418,4 | 215,4 | 60 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 565 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | | 1 138,4 | 180,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 1 212,8 | 196,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 340,5 | 217 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 476,4 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | | 1 066,3 | 185,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 1 139,9 | 200,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 252,3 | 219,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 374,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | | 994,4 | 191,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 1 064,9 | 204,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 165,9 | 222,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 275,1 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | | 927 | 197,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 994,4 | 209,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 085,3 | 225,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 181 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| | | | | | trauka | | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | | 862,4 | 204,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 927,4 | 214,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 009,2 | 229,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 091,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | M | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_A | M | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 500 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | M | 3 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_A | M | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1+F_U | | 823,3 | 208,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 5 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_1_U | | 886,5 | 218,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 963,5 | 232 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 7 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 036,9 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 726,5 | 170,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 862,6 | 197,2 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia | D_ZERO | | 1 658 | 250 | 60 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|-------------|------------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| | | | | | aukštėjimo trauka | | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 699,9 | 173,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 812,6 | 198,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 604,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 662,2 | 175,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 762,3 | 200,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 551,6 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 586,1 | 179,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 679,8 | 202,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo | D_ZERO | 3 000 | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| | | | | | trauka | | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 465,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 491,7 | 185,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 586,9 | 206,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 365,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 399,5 | 191,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 494,1 | 210,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 268,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 314 | 197 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia | D_1_U | | 1 407,1 | 214,7 | 60 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|---------|---|---|-------------|------------------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| | | | | | kilimo trauka | | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 176,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 233,3 | 203,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 325,3 | 219,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 089,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | M | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_D | | | | |
| A350-941 | ICAO_B | M | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | 1 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | M | 3 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1+F_U | | 1 185,1 | 207,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | M | 4 | Greitėjimas | Didžiausia kilimo trauka | D_1_U | | 1 275,6 | 222,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | M | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 3 000 | | | |
| A350-941 | ICAO_B | M | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | | 1 036,7 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | M | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | D_ZERO | 10 000 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | 15 | | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | 15 | 1 000 | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-------|---------|---|---|-------------|------------------------------|------|--------|-------|-------|------|
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | INTR | | 885 | 133,3 | 39,1 |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | | 1 040 | 142,4 | 35,6 |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | 3 000 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | | 964 | 168,3 | 38,9 |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | 5 500 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | 7 500 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | 10 000 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | 15 | | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | 15 | 1 000 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | INTR | | 900 | 138 | 31,7 |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | | 995 | 147,3 | 32,2 |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | 3 000 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | | 962 | 168,3 | 32,1 |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | 5 500 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | 7 500 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | 10 000 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 1 | Kilimas | Didžiausia kilimo trauka | 15 | | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 2 | Aukštėjimas | Didžiausia kilimo trauka | 15 | 1 000 | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-------|---------|---|---|-------------|------------------------------|------|--------|-----|-------|------|
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 3 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | INTR | | 890 | 139,8 | 24,5 |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 4 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | | 942 | 149,2 | 27,9 |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 5 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | 3 000 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 6 | Greitėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | | 907 | 168,3 | 27,8 |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 7 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | 5 500 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 8 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | 7 500 | | | |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 9 | Aukštėjimas | Didžiausia aukštėjimo trauka | ZERO | 10 000 | | | |

“
”

(i) I-6 lentelė papildoma šiomis eilutėmis:

”

| | | |
|----------|---|---------|
| 7378MAX | 1 | 140 000 |
| 7378MAX | 2 | 144 600 |
| 7378MAX | 3 | 149 600 |
| 7378MAX | 4 | 159 300 |
| 7378MAX | 5 | 171 300 |
| 7378MAX | 6 | 174 500 |
| 7378MAX | M | 181 200 |
| A350-941 | 1 | 421 680 |
| A350-941 | 2 | 433 189 |
| A350-941 | 3 | 445 270 |
| A350-941 | 4 | 466 326 |
| A350-941 | 5 | 493 412 |
| A350-941 | 6 | 522 377 |
| A350-941 | 7 | 552 871 |

| | | |
|----------|---|---------|
| A350-941 | 8 | 585 147 |
| A350-941 | M | 606 271 |
| ATR72 | 1 | 44 750 |
| ATR72 | 2 | 47 620 |
| ATR72 | 3 | 50 710 |

“
”

(j) I-7 lentelėje po eilutės

“

| | | | | | | | | | | | | | |
|--------|---|----------|---|--------|--------|---|--------|--|--|--|--|--|--|
| 737800 | Didžiausia kilimo trauka esant aukštai temperatūrai | 30 143,2 | - | 29,773 | -0,029 | 0 | -145,2 | | | | | | |
|--------|---|----------|---|--------|--------|---|--------|--|--|--|--|--|--|

“

įterpiamos šios eilutės:

”

| | | | | | | | | | | | | | |
|----------|--|----------|------------|--|-----------|-----------|-------------|----------|--|--|--|--|--|
| 737800 | Artėjimas tūpti, kai variklis veikia tuščiajame eiga | 649,0 | -3,3 | | 0,0118 | 0 | 0 | | | | | | |
| 7378MAX | Artėjimas tūpti, kai variklis veikia tuščiajame eiga | 1 046 | -4,6 | | 0,0147 | 0 | 0 | | | | | | |
| 7378MAX | Didžiausia aukštėjimo trauka | 21 736 | -28,6 | | 0,3333 | -3,28E-06 | 0 | | | | | | |
| 7378MAX | Didžiausia aukštėjimo trauka esant aukštai temperatūrai | 23 323 | -15,1 | | -0,09821 | 6,40E-06 | - | 142,0575 | | | | | |
| 7378MAX | Didžiausia kilimo trauka | 26 375 | -32,3 | | 0,07827 | 8,81E-07 | 0 | | | | | | |
| 7378MAX | Didžiausia kilimo trauka esant aukštai temperatūrai | 30 839 | -27,1 | | -0,06346 | -8,23E-06 | - | 183,1101 | | | | | |
| A350-941 | Artėjimas tūpti, kai variklis veikia tuščiajame eiga | 5 473,2 | -24,305716 | | 0,0631198 | -4,21E-06 | 0 | | | | | | |
| A350-941 | Artėjimas tūpti, kai variklis veikia tuščiajame eiga, esant aukštai temperatūrai | 5 473,2 | -24,305716 | | 0,0631198 | -4,21E-06 | 0 | | | | | | |
| A350-941 | Didžiausia aukštėjimo trauka | 67 210,9 | -82,703367 | | 1,18939 | - | 0,000012074 | 0 | | | | | |
| A350-941 | Didžiausia aukštėjimo | 76854.6 | -75,672429 | | 0 | 0 | - | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|--|----------|-------------|----------|-------------|------|--|--|--|-----|--|--|--|--|
| | trauka esant aukštai temperatūrai | | | | | | | | | 466 | | | | |
| A350-941 | Didžiausia trauka kilimo | 84 912,8 | -101,986997 | 0,940876 | -8,31E-06 | 0 | | | | | | | | |
| A350-941 | Didžiausia trauka esant aukštai temperatūrai | 96 170,0 | -101,339623 | 0 | 0 | -394 | | | | | | | | |
| ATR72 | Didžiausia aukštėjimo trauka | 5 635,2 | -9,5 | 0,01127 | 0,00000027 | 0 | | | | | | | | |
| ATR72 | Didžiausia trauka kilimo | 7 583,5 | -20,3 | 0,137399 | -0,00000604 | 0 | | | | | | | | |

“
”

(k) I-9 lentelė papildoma šiomis eilutėmis:

”

| | | | | | | | | | | | | | |
|---------|------|---|--------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 7378MAX | LAmx | A | 3 000 | 90,4 | 83,4 | 78,7 | 73,8 | 65,9 | 57,1 | 50,7 | 43,6 | 36,5 | 29,7 |
| 7378MAX | LAmx | A | 4 000 | 90,5 | 83,4 | 78,8 | 73,8 | 65,9 | 57,1 | 50,6 | 43,5 | 36,4 | 29,6 |
| 7378MAX | LAmx | A | 5 000 | 90,7 | 83,7 | 79 | 74,1 | 66,1 | 57,2 | 50,7 | 43,6 | 36,5 | 29,6 |
| 7378MAX | LAmx | A | 6 000 | 91 | 84 | 79,4 | 74,4 | 66,5 | 57,6 | 51 | 43,9 | 36,7 | 29,9 |
| 7378MAX | LAmx | A | 7 000 | 91,5 | 84,4 | 79,8 | 74,8 | 66,9 | 58 | 51,5 | 44,3 | 37,1 | 30,2 |
| 7378MAX | LAmx | D | 10 000 | 92,4 | 85,8 | 81,4 | 76,6 | 68,9 | 60,2 | 53,9 | 46,8 | 39,7 | 33 |
| 7378MAX | LAmx | D | 13 000 | 94,2 | 87,7 | 83,2 | 78,4 | 70,7 | 62 | 55,6 | 48,5 | 41,4 | 34,6 |
| 7378MAX | LAmx | D | 16 000 | 96 | 89,4 | 84,9 | 80,1 | 72,4 | 63,7 | 57,3 | 50,3 | 43,2 | 36,5 |
| 7378MAX | LAmx | D | 19 000 | 97,6 | 91 | 86,5 | 81,8 | 74 | 65,3 | 59 | 52,1 | 45,1 | 38,4 |
| 7378MAX | LAmx | D | 22 000 | 99,2 | 92,6 | 88,1 | 83,4 | 75,6 | 67 | 60,8 | 54 | 47,1 | 40,5 |
| 7378MAX | LAmx | D | 24 500 | 100,6 | 94 | 89,5 | 84,8 | 77 | 68,5 | 62,4 | 55,7 | 48,9 | 42,5 |
| 7378MAX | SEL | A | 3 000 | 92,6 | 88,4 | 85,6 | 82,4 | 77,2 | 70,9 | 66,1 | 60,8 | 55,4 | 50,2 |
| 7378MAX | SEL | A | 4 000 | 92,7 | 88,6 | 85,8 | 82,6 | 77,3 | 71 | 66,2 | 60,9 | 55,5 | 50,4 |
| 7378MAX | SEL | A | 5 000 | 93 | 88,9 | 86,1 | 82,9 | 77,6 | 71,3 | 66,5 | 61,1 | 55,7 | 50,6 |
| 7378MAX | SEL | A | 6 000 | 93,3 | 89,3 | 86,4 | 83,2 | 77,9 | 71,6 | 66,8 | 61,4 | 56 | 50,8 |
| 7378MAX | SEL | A | 7 000 | 93,7 | 89,6 | 86,8 | 83,6 | 78,3 | 72 | 67,1 | 61,8 | 56,3 | 51,1 |
| 7378MAX | SEL | D | 10 000 | 94,3 | 90,4 | 87,6 | 84,5 | 79,1 | 72,9 | 68,3 | 63,2 | 58 | 53,1 |
| 7378MAX | SEL | D | 13 000 | 96,1 | 92,2 | 89,4 | 86,3 | 80,8 | 74,5 | 69,9 | 64,8 | 59,6 | 54,8 |
| 7378MAX | SEL | D | 16 000 | 97,6 | 93,7 | 90,9 | 87,8 | 82,5 | 76,3 | 71,7 | 66,7 | 61,6 | 56,9 |
| 7378MAX | SEL | D | 19 000 | 98,8 | 95 | 92,3 | 89,3 | 84 | 78 | 73,6 | 68,7 | 63,8 | 59,1 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|----------|-------|---|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 7378MAX | SEL | D | 22 000 | 100 | 96,2 | 93,6 | 90,6 | 85,6 | 79,8 | 75,5 | 70,8 | 66,1 | 61,7 |
| 7378MAX | SEL | D | 24 500 | 100,9 | 97,2 | 94,6 | 91,7 | 86,9 | 81,4 | 77,4 | 72,8 | 68,3 | 64,1 |
| A350-941 | LAmax | A | 1 000 | 91,21 | 84,42 | 79,83 | 74,97 | 67,15 | 58,68 | 52,65 | 46,06 | 38,92 | 31,73 |
| A350-941 | LAmax | A | 10 000 | 92,16 | 85,43 | 80,83 | 75,99 | 68,31 | 59,92 | 53,97 | 47,34 | 40,08 | 32,68 |
| A350-941 | LAmax | A | 17 000 | 94,76 | 87,92 | 83,18 | 78,16 | 70,23 | 61,75 | 55,72 | 49,06 | 41,55 | 33,91 |
| A350-941 | LAmax | D | 25 000 | 92,83 | 85,22 | 80,6 | 75,75 | 68,22 | 60 | 54,03 | 47,27 | 39,73 | 31,65 |
| A350-941 | LAmax | D | 35 000 | 95,16 | 88,13 | 83,33 | 78,27 | 70,38 | 61,9 | 55,87 | 49,15 | 41,66 | 33,82 |
| A350-941 | LAmax | D | 50 000 | 99,67 | 92,61 | 87,75 | 82,5 | 74,45 | 66,01 | 60 | 53,34 | 45,7 | 37,42 |
| A350-941 | LAmax | D | 70 000 | 103,74 | 96,78 | 91,98 | 86,87 | 78,8 | 70,01 | 63,7 | 56,71 | 48,8 | 40,63 |
| A350-941 | SEL | A | 1 000 | 94,18 | 89,98 | 86,96 | 83,74 | 78,42 | 72,25 | 67,64 | 62,45 | 56,7 | 50,92 |
| A350-941 | SEL | A | 10 000 | 95,52 | 91,32 | 88,29 | 85,06 | 79,78 | 73,75 | 69,24 | 64,17 | 58,36 | 52,34 |
| A350-941 | SEL | A | 17 000 | 97,74 | 93,39 | 90,3 | 87,01 | 81,68 | 75,62 | 71,18 | 66,09 | 60,23 | 54 |
| A350-941 | SEL | D | 25 000 | 95,67 | 90,95 | 87,67 | 84,23 | 78,73 | 72,73 | 68,33 | 63,24 | 57,19 | 50,52 |
| A350-941 | SEL | D | 35 000 | 97,28 | 92,81 | 89,7 | 86,39 | 81,04 | 75,18 | 70,92 | 65,83 | 59,85 | 53,36 |
| A350-941 | SEL | D | 50 000 | 100,98 | 96,76 | 93,79 | 90,43 | 85,11 | 79,2 | 74,81 | 69,77 | 63,84 | 57,37 |
| A350-941 | SEL | D | 70 000 | 104,66 | 100,74 | 97,82 | 94,68 | 89,49 | 83,56 | 79,09 | 73,94 | 67,84 | 61,27 |
| ATR72 | LAmax | A | 890 | 86,6 | 79,4 | 74,4 | 69,2 | 61,1 | 52,5 | 46,6 | 40 | 32,7 | 25 |
| ATR72 | LAmax | A | 900 | 86,6 | 79,4 | 74,4 | 69,2 | 61,1 | 52,5 | 46,6 | 40 | 32,7 | 25 |
| ATR72 | LAmax | A | 1250 | 86,7 | 79,5 | 74,5 | 69,3 | 61,2 | 52,6 | 46,6 | 40 | 32,6 | 24,8 |
| ATR72 | LAmax | A | 1 600 | 87,5 | 80,2 | 75,1 | 69,9 | 61,9 | 53,4 | 47,4 | 40,8 | 33,4 | 25,7 |
| ATR72 | LAmax | D | 3 000 | 87,7 | 81,1 | 76,7 | 71,9 | 64,4 | 56,7 | 50,9 | 44,1 | 37,2 | 29,9 |
| ATR72 | LAmax | D | 3 600 | 89,4 | 82,8 | 78,6 | 73,9 | 66,3 | 58 | 52,2 | 45,5 | 38,8 | 31,5 |
| ATR72 | LAmax | D | 4 200 | 91,1 | 84,5 | 80,6 | 75,9 | 68,2 | 59,8 | 53,9 | 47,1 | 40,2 | 32,9 |
| ATR72 | LAmax | D | 4 800 | 92,8 | 86,3 | 82,5 | 77,9 | 70,1 | 62,1 | 56 | 48,8 | 41,5 | 33,8 |
| ATR72 | LAmax | D | 4 900 | 94,6 | 88,2 | 84 | 79,7 | 72,9 | 65,7 | 60,8 | 55,3 | 50 | 43,9 |
| ATR72 | LAmax | D | 5 300 | 95,7 | 89,5 | 85,2 | 81 | 74,3 | 67,3 | 62,4 | 57 | 51,7 | 45,6 |
| ATR72 | LAmax | D | 5310 | 95,7 | 89,5 | 85,2 | 81 | 74,3 | 67,3 | 62,4 | 57 | 51,7 | 45,6 |
| ATR72 | SEL | A | 890 | 89,7 | 85 | 81,7 | 78,2 | 72,8 | 66,9 | 62,6 | 57,7 | 52,1 | 45,9 |
| ATR72 | SEL | A | 900 | 89,7 | 85 | 81,7 | 78,2 | 72,8 | 66,9 | 62,6 | 57,7 | 52,1 | 45,9 |
| ATR72 | SEL | A | 1250 | 89,4 | 84,7 | 81,5 | 78,1 | 72,8 | 66,8 | 62,5 | 57,6 | 51,8 | 45,6 |
| ATR72 | SEL | A | 1 600 | 89,7 | 85,1 | 81,8 | 78,4 | 73,1 | 67,3 | 63 | 58,1 | 52,4 | 46,2 |
| ATR72 | SEL | D | 3 000 | 88,9 | 84,8 | 82 | 79 | 74,3 | 68,9 | 64,9 | 60 | 54,6 | 48,6 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----|---|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| ATR72 | SEL | D | 3 600 | 90 | 85,9 | 83,2 | 80,3 | 75,5 | 70,3 | 66,4 | 61,6 | 56,4 | 50,5 |
| ATR72 | SEL | D | 4 200 | 91,1 | 87,1 | 84,4 | 81,6 | 77 | 71,9 | 67,9 | 63 | 57,8 | 51,9 |
| ATR72 | SEL | D | 4 800 | 92,2 | 88,2 | 85,6 | 82,9 | 78,8 | 73,8 | 69,6 | 64,4 | 58,8 | 52,7 |
| ATR72 | SEL | D | 4 900 | 92,9 | 89,4 | 86,9 | 84,3 | 80,3 | 75,9 | 72,9 | 69,3 | 65,5 | 61,3 |
| ATR72 | SEL | D | 5 300 | 93,7 | 90,2 | 87,7 | 85,2 | 81,4 | 77,1 | 74,1 | 70,6 | 66,8 | 62,6 |
| ATR72 | SEL | D | 5310 | 93,7 | 90,2 | 87,7 | 85,2 | 81,4 | 77,1 | 74,1 | 70,6 | 66,8 | 62,6 |

“
”

- (l) I-10 lentelėje po eilutės, kurios skiltyje „Spektrinės klasės ID“ įrašytas numeris „138“, įterpiamos šios eilutės:

”

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|---------------|---|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 13 9 | Išvyki mas | 2 turboventiliatorinių dvikontūriškumo laipsnio variklių | didelio | 71, 4 | 67, 4 | 59, 1 | 69, 3 | 75, 3 | 76, 7 | 72, 6 | 69, 3 | 76, 4 | 71, 2 | 71, 8 |
| 14 0 | Išvyki mas | 2 turbosraigtinių variklių | | 63, 5 | 62, 8 | 71, 0 | 87, 4 | 78, 5 | 76, 8 | 74, 6 | 77, 4 | 79, 8 | 74, 3 | 75, 4 |

“
”

- (m) I-10 lentelė papildoma šiomis eilutėmis:

”

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|--------------------|---|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| 23 9 | Artėjimas tūpti | 2 turboventiliatorinių dvikontūriškumo laipsnio variklių | didelio | 71, 0 | 65, 0 | 60, 7 | 70, 7 | 74, 8 | 76, 5 | 73, 2 | 71, 8 | 75, 9 | 73, 0 | 71, 1 |
| 24 0 | Artėjimas tūpti | 2 turbosraigtinių variklių | | 65, 9 | 68, 0 | 66, 9 | 80, 0 | 77, 1 | 78, 5 | 73, 9 | 75, 6 | 77, 7 | 73, 6 | 73, 3 |

“
”