



Eiropas Savienības  
Padome

Briselē, 2020. gada 21. decembrī  
(OR. en)

14309/20  
ADD 1

ENV 835  
DELECT 185

## PAVADVĒSTULE

|                    |                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sūtītājs:          | Eiropas Komisijas ģenerālsēkretāre, parakstījusi direktore <i>Martine DEPREZ</i>                                                                                                                                                                          |
| Saņemšanas datums: | 2020. gada 21. decembris                                                                                                                                                                                                                                  |
| Saņēmējs:          | Eiropas Savienības Padomes ģenerālsēkretārs <i>Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN</i>                                                                                                                                                                               |
| K-jas dok. Nr.:    | C(2020) 9101 final Annex                                                                                                                                                                                                                                  |
| Temats:            | PIELIKUMS dokumentam Komisijas Deleģētā direktīva ar ko, pielāgojot zinātnes un tehnikas attīstībai, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/49/EK II pielikumu groza attiecībā uz kopīgām trokšņa novērtēšanas metodēm (Dokuments attiecas uz EEZ) |

Pielikumā ir pievienots dokuments C(2020) 9101 *final Annex*.

Pielikumā: C(2020) 9101 *final Annex*

Briselē, 21.12.2020.  
C(2020) 9101 final

ANNEX

## **PIELIKUMS**

**dokumentam**

**Komisijas Deleģētā direktīva**

**ar ko, pielāgojot zinātnes un tehnikas attīstībai, Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2002/49/EK II pielikumu groza attiecībā uz kopīgām trokšņa novērtēšanas metodēm**

**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

## PIELIKUMS

direktīvas II pielikumu groza šādi:

(1) pielikuma 2.1.1. sadaļas otro daļu aizstāj ar šādu:

“Ceļu satiksmes, sliežu ceļu satiksmes un rūpniecisko troksni aprēķina oktāvu joslās, izņemot sliežu ceļu satiksmes trokšņa avotu skaņas jaudu, kur tiek izmantotas trešdaļoktāvu joslas. Pamatojoties uz šiem oktāvu joslu rezultātiem, ceļu satiksmes, sliežu ceļu satiksmes un rūpnieciskā trokšņa A-izsvartais ilgtermiņa vidējais skaņas līmenis dienas, vakara un nakts periodā, kā definēts Direktīvas 2002/49/EK I pielikumā un minēts 5. pantā, tiek aprēķināts, izmantojot 2.1.2., 2.2., 2.3., 2.4. un 2.5. sadaļā aprakstīto metodi. Aglomerācijās ceļu satiksmes un sliežu ceļu satiksmes A-izsvarto ilgtermiņa vidējo skaņas līmeni nosaka pēc tajās esošo ceļu un sliežu ceļu segmentu, tostarp galveno autoceļu un galveno dzelzceļa līniju, devuma.”;

(2) pielikuma 2.2.1. sadaļu groza šādi:

(a) pirmo apakšdaļu daļā aiz virsraksta “Ekvivalentu skaņas avotu skaits un pozīcijas” aizstāj ar šādu:

“Izmantojot šo modeli, katru transportlīdzekli (1., 2., 3., 4. un 5. kategorija) atveido ar vienu vienmērīgi izstarojošu punktveida avotu. Pirmo atstarošanas uz ceļa virsmas aplūko implicēti. Kā redzams [2.2.a] attēlā, šis punktveida avots atrodas 0,05 m virs ceļa virsmas.”;

(b) daļā aiz virsraksta “Skaņas jaudas emisija” pēdējo apakšdaļu pēc virsraksta “Satiksmes plūsma” aizstāj ar šādu:

“Ātrums  $v_m$  ir transportlīdzekļu kategorijas reprezentatīvais ātrums: vairumā gadījumu tas ir zemākais maksimālais atļautais ātrums konkrētajā ceļa sektorā un maksimālais atļautais ātrums transportlīdzekļu kategorijai.”;

(c) daļā aiz virsraksta “Skaņas jaudas emisija” pirmo apakšdaļu aiz virsraksta “Atsevišķs transportlīdzeklis” aizstāj ar šādu:

“Pieņem, ka satiksmes plūsmā visi  $m$  kategorijas transportlīdzekļi pārvietojas vienādā ātrumā, t. i.,  $v_m$ .”;

(3) pielikuma 2.3.b tabulu groza šādi:

(a) tekstu trešās rindas ceturtajā slejā (slejas nosaukums “3”) aizstāj ar šādu:

“Norāde uz “dinamisko” cietību”;

(b) tekstu sestās rindas ceturtajā slejā (slejas nosaukums “3”) aizstāj ar šādu:

“H

Ciets (800-1000 MN/m)”;

(4) pielikuma 2.3.2. sadaļu groza šādi:

(a) daļā aiz virsraksta “Satiksmes plūsma” ceturtais apakšdaļas otro ievilkumu aiz formulas (2.3.2) aizstāj ar šādu:

“–  $v$  ir to ātrums [km/h]  $j$ -tajā sliežu ceļa posmā, ja ritekļa tips ir  $t$  un vilciena vidējais ātrums ir  $s$ ”;

(b) daļu aiz virsraksta “Šņirkstēšana” aizstāj ar šādu:

“Šņirkstēšana līkumos ir īpašs trokšņa avots, kas ir būtisks tikai līkumos un tātad ir lokalizēts. Šņirkstēšana līkumos parasti ir atkarīga no šādiem faktoriem: izliekums, berzes apstākļi, vilciena ātrums, sliežu ceļa-riteņu ģeometrija un dinamika. Tā kā tas var būt nozīmīgs, ir nepieciešams to pienācīgi aprakstīt. Vietās, kur rodas šņirkstēšana līkumos, proti, parasti līkumos un dzelzceļa pārmiju pārvedās, avota jaudai jāpievieno piemēroti pārlietā trokšņa jaudas spektri. Pārlietā trokšnis var būt specifisks katram ritošā sastāva tipam, jo dažu veidu riteņiem un ratiņiem var būt daudz mazāka šņirkstēšanas tendence nekā citiem. Ja ir pieejami, drīkst izmantot tādu pārlietā trokšņa mērījumus, kuros pietiekami ņemts vērā šņirkstēšanas stohastiskais raksturs.

Ja pienācīgi mērījumi nav pieejami, var izmantot vienkāršu pieeju. Šajā pieejā šņirkstēšanas troksni ņem vērā, pieskaitot šādas papildu vērtības rītes trokšņa skaņas jaudas visu frekvenču spektriem.

|          |                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vilciens | 5 dB līkumiem ar $300 \text{ m} < R \leq 500 \text{ m}$ un $l_{\text{track}} \geq 50 \text{ m}$<br>8 dB līkumiem ar $R \leq 300 \text{ m}$ un $l_{\text{track}} \geq 50 \text{ m}$<br>8 dB pārmiju pārvedām ar $R \leq 300 \text{ m}$<br>0 dB pārējos gadījumos |
| Tramvajs | 5 dB līkumiem un pārmiju pārvedām ar $R \leq 200 \text{ m}$<br>0 dB pārējos gadījumos                                                                                                                                                                           |

kur  $l_{\text{track}}$  ir sliežu garums līkumā un  $R$  ir līkuma rādiuss.

Šos skaņas jaudas spektrus vai pārlietās vērtības parasti verificē uz vietas, jo īpaši attiecībā uz tramvajiem un vietās, kur līkumiem vai pārmiju pārvedām veic pretšņirkstēšanas pasākumus.”;

(c) daļā aiz virsraksta “Avota vēsums” tieši aiz vienādojuma (2.3.15) pievieno šādu tekstu:

“Tilta troksni modelē avotā A ( $h = 1$ ), attiecībā uz kuru pieņem, ka tas ir visvirzienu avots.”;

(d) daļā aiz virsraksta “Avota vēsums” otro apakšdaļu līdz formulai 2.3.16, to ieskaitot, aizstāj ar šādu:

“Vertikālais vēsums  $\Delta L_{W,dir,ver,i}$ , izteikts dB, tiek dots vertikālajā plaknē avotam A ( $h = 1$ ) kā funkcija no centrālās joslas frekvences  $f_{c,i}$  katrai  $i$ -tajai frekvenču joslai, un:

|                                                                                                                                                                                                                                                                       |          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| <p>pie <math>0 &lt; \psi &lt; \pi/2</math> ir</p> $\Delta L_{W,dir,ver,i} = \left( \frac{40}{3} * \left[ \frac{2}{3} * \sin(2 * \psi) - \sin(\psi) \right] * \lg \left[ \frac{f_{c,i} + 600}{200} \right] \right)$ <p>pie <math>-\pi/2 &lt; \psi \leq 0</math> ir</p> | (2.3.16) |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|

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

”.

- (5) pielikuma 2.3.3. sadaļā daļu aiz virsraksta “Korekcija par strukturālo starojumu (tilti un viadukti)” aizstāj ar šādu:

“Korekcija par strukturālo starojumu (tilti un viadukti)

Gadījumā, kad sliežu ceļa posms atrodas uz tilta, ir jāņem vērā papildu troksnis, ko rada tilta vibrācija, kuru ierosina vilciena atrašanās uz tilta. Tilta troksni modelē kā papildu avotu, kura skaņas jaudu katram riteklim iegūst ar

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

kur  $L_{H,bridge,i}$  ir tilta pārnese funkcija. Tilta troksnis  $L_{W,0,bridge,i}$  ir tikai troksnis, ko izstaro tilta konstrukcija. Uz tilta esoša ritekļa radīto rītes troksni aprēķina, izmantojot 2.3.8. līdz 2.3.10. formulu un izvēloties sliežu pārnese funkciju, kas atbilst uz tilta esošajai sliežu ceļa sistēmai. Barjeras tilta malās parasti neņem vērā.”;

- (6) pielikuma 2.4.1. sadaļu groza šādi:

- (a) daļā aiz virsraksta “Skaņas jaudas emisija. Vispārīgi norādījumi” otrajā apakšdaļā uzskaitījuma visu ceturto elementu, tajā skaitā formulu (2.4.1), aizstāj ar šādu:

“– avotlīnijas, kas attēlo kustībā esošus transportlīdzekļus, aprēķina saskaņā ar formulu 2.2.1”;

- (b) formulas (2.4.2) numuru aizstāj ar šādu:

“(2.4.1)”;

- (7) pielikuma 2.5.1. sadaļā septīto daļu aizstāj ar šādu:

“Objektus, kuru slīpums attiecībā pret vertikāli pārsniedz 15°, neuzskata par atstarotājiem, bet tos ņem vērā visos citos izplatīšanās aspektos, tādos kā zemes virsmas efekts un difrakcija.”;

- (8) pielikuma 2.5.5. sadaļu groza šādi:

- (a) daļā aiz virsraksta “Skaņas līmenis attiecībā uz ceļu (S, R) labvēlīgos apstākļos (LF)” formulu 2.5.6 aizstāj ar šādu:

“

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

”.

- (b) daļā aiz virsraksta “Ilglaicīgā skaņas jauda R punktā A decibelos (dBA)” pirmās apakšdaļas beigās, kas seko formulai (2.5.11), aizstāj ar šādu tekstu:

“kur  $i$  ir frekvenču joslas indekss.  $AWC$  ir šāda A-izsvarošanas korekcija:

| Frekvence<br>[Hz] | 63    | 125   | 250  | 500  | 1000 | 2000 | 4000 | 8000 |
|-------------------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|
| $AWC_{f,i}$ [dB]  | -26,2 | -16,1 | -8,6 | -3,2 | 0    | 1,2  | 1,0  | -1,1 |

”;

- (9) pielikuma 2.5.6. sadaļu groza šādi:

- (a) tieši aiz 2.5.b attēla pievieno šādu teikumu:

“Attālumus  $d_n$  nosaka ar divdimensiju projekciju horizontālajā plaknē.”;

- (b) apakšdaļu aiz virsraksta “Aprēķini labvēlīgos apstākļos” groza šādi:

- (1) a) apakšpunkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“vienādojumā 2.5.15 ( $A_{ground,H}$ ) augstumus  $z_s$  un  $z_r$  aizstāj ar attiecīgi  $z_s + \delta z_s + \delta z_T$  un  $z_r + \delta z_r + \delta z_T$ , kur”;

- (2) b) apakšpunkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“ $A_{ground,F}$  apakšējā robeža (ko aprēķina ar nemodificētiem augstumiem) ir atkarīga no ceļa ģeometrijas.”;

- (c) daļā aiz virsraksta “Difrakcija” otro apakšdaļu aizstāj ar šādu:

“Praksē unikālajā vertikālajā plaknē, kurā atrodas gan avots, gan uztvērējs, tiek ņemtas vērā šādas specifiskācijas (saplacināts vērtību aizslietnis, ja ceļš ietver atstarošanās). Tiešais stars no avota līdz uztvērējam ir taisna līnija homogēnos izplatīšanās apstākļos un liekta līnija (loks, kura rādiuss atkarīgs no taisnā stara garuma) labvēlīgos izplatīšanās apstākļos.

Ja tiešais stars nav bloķēts, tiek meklēta D mala, kas rada lielāko ceļa garuma starpību  $\delta$  (mazākā absolūtā vērtība, jo šīs ceļa garuma atšķirības ir negatīvas). Difrakciju ņem vērā, ja

– šī ceļa garuma starpība ir lielāka nekā  $-\lambda/20$  un

– ja izpildās “Releja kritērijs”.

Tas ir gadījumā, ja  $\delta$  ir lielāks par  $\lambda/4 - \delta^*$ , kur  $\delta^*$  ir ceļa garuma starpība, kas aprēķināta ar to pašu malu D, bet saistīta ar spoguļavotu  $S^*$ , kas aprēķināts ar vidējo zemes plakni avota pusē, un spoguļuztvērēju  $R^*$ , kas aprēķināts ar vidējo zemes plakni uztvērēja pusē. Lai aprēķinātu  $\delta^*$ , ņem vērā tikai punktus  $S^*$ , D un  $R^*$  – citas malas, kas bloķē ceļu  $S^* \rightarrow D \rightarrow R^*$ , neņem vērā. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, viļņa garumu  $\lambda$  aprēķina, izmantojot nominālo centrālo frekvenci un skaņas ātrumu 340 m/s.

Ja šie divi nosacījumi izpildās, D mala atdala avota pusi no uztvērēja puses, tiek aprēķinātas divas atsevišķas vidējās zemes plaknes un  $A_{dif}$  aprēķina, kā aprakstīts turpmāk šajā daļā.

Pretējā gadījumā šim ceļam neņem vērā difrakcijas radītu vājinājumu, aprēķina kopīgu vidējo zemes plakni ceļam  $S \rightarrow R$  un  $A_{\text{ground}}$  aprēķina bez difrakcijas ( $A_{\text{dif}} = 0$  dB). Šo noteikumu piemēro gan homogēniem, gan labvēlīgiem apstākļiem.”;

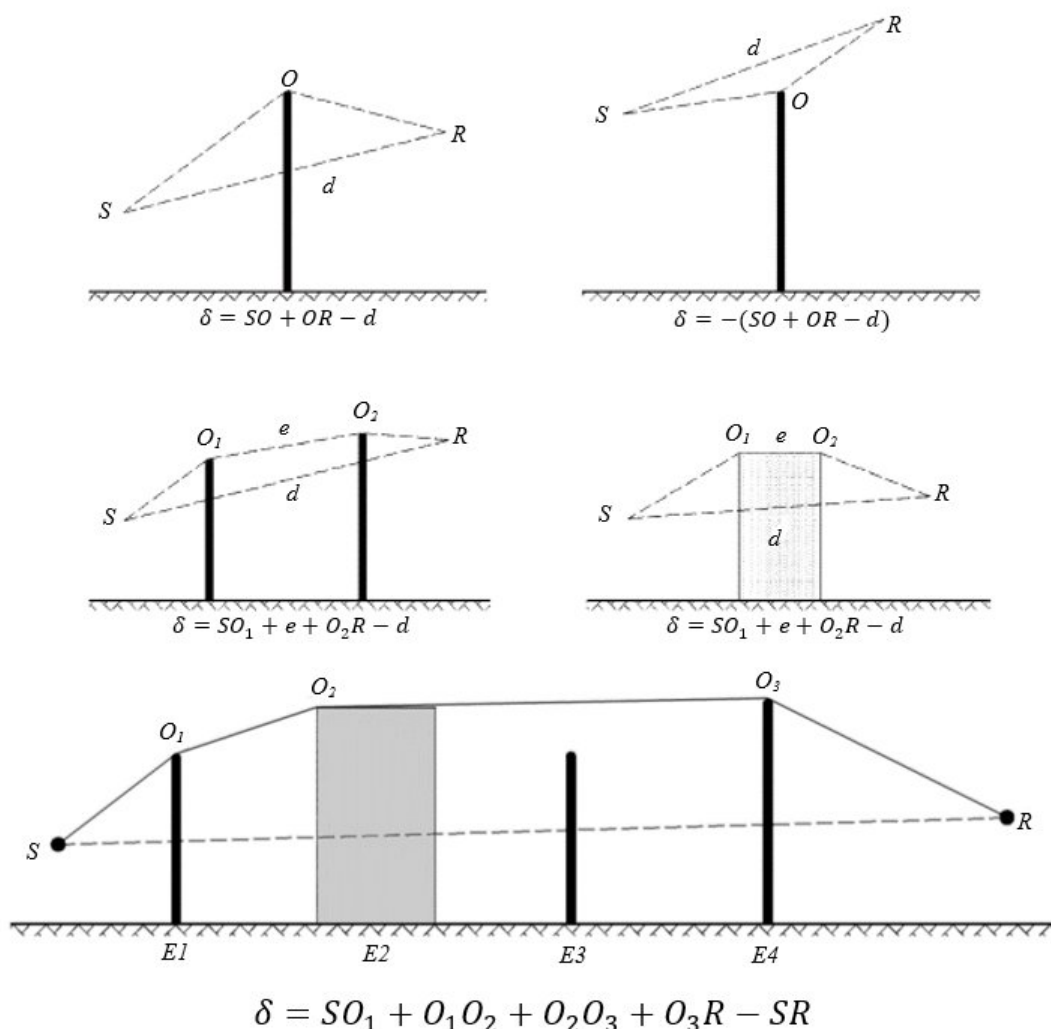
(d) daļā aiz virsraksta “Tīrā difrakcija” otro apakšdaļu aizstāj ar šādu:

“Attiecībā uz vairākkāršu difrakciju, ja  $e$  ir kopējais ceļa garums starp pirmo un pēdējo difrakcijas punktu (labvēlīgu apstākļu gadījumā izmanto liektus starus) un ja  $e$  pārsniedz 0,3 m (citādi  $C'' = 1$ ), šo koeficientu nosaka šādi:

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

”;

(e) 2.5.d attēlu aizstāj ar šādu:



”;

(f) daļā aiz virsraksta “Labvēlīgi apstākļi” pirmo apakšdaļu aiz 2.5.e attēla aizstāj ar šādu:

“Labvēlīgos apstākļos trim liektajiem skaņas stariem  $SO$ ,  $OR$  un  $SR$  ir vienāds liekuma rādiuss  $\Gamma$ , ko nosaka šādi:

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

Kur  $d$  nosaka 3D attālums starp ceļa izklājuma avotu un uztvērēju.”;

(g) daļā aiz virsraksta “Labvēlīgi apstākļi”, apakšdaļas starp formulu (2.5.28) un formulu (2.5.29) (tajā skaitā abas formulas) aizstāj ar šādām:

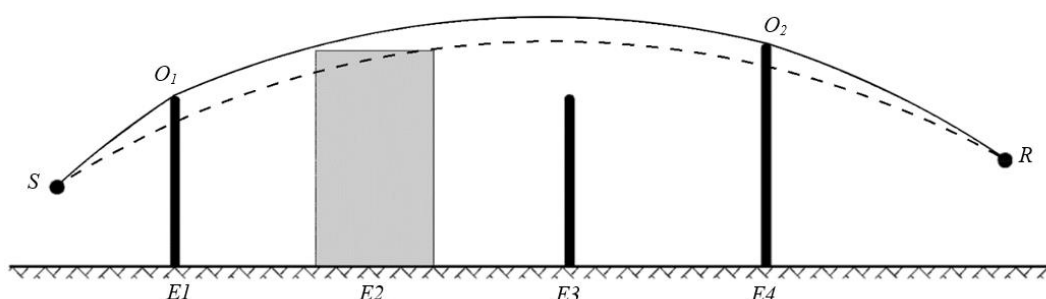
“

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

Labvēlīgos apstākļos izplatīšanās ceļu vertikālajā izplatīšanās plaknē vienmēr veido tāda apla segmenti, kura rādiusu nosaka 3D attālums starp avotu un uztvērēju, t. i., visiem izplatīšanās ceļa segmentiem ir vienāds izliekuma rādiuss. Ja tiešais loks, kas savieno avotu un uztvērēju, ir bloķēts, izplatīšanās ceļu definē kā īsāko tādu loku izliekumu, kas aptver visus šķēršļus. Izliekums šajā kontekstā nozīmē, ka katrā difrakcijas punktā izejošā stara segments tiek novirzīts uz leju attiecībā pret ienākošo stara segmentu.

## 2.5.f attēls

**Ceļu starpība labvēlīgos apstākļos, ja ir vairākkāršas difrakcijas. Aprēķina piemērs**



2.5.f attēlā redzamajā scenārijā ceļu starpība ir:

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

”;

(h) daļas aiz virsraksta “ $\Delta_{\text{ground}(S,O)}$  aprēķināšana” un virsraksta “ $\Delta_{\text{ground}(O,R)}$  aprēķināšana” aizvieto ar šādām:

“ $\Delta_{\text{ground}(S,O)}$  aprēķināšana

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

kur:

- $A_{ground(S,O)}$  ir vājinājums, ko rada zemes virsmas efekts starp avotu  $S$  un difrakcijas punktu  $O$ . Šo locekli aprēķina, kā norādīts iepriekšējā apakšsadaļā par aprēķiniem homogēnos apstākļos un iepriekšējā apakšsadaļā par aprēķiniem labvēlīgos apstākļos, ar šādām hipotēzēm:
- $Z_r = Z_{0,s}$ ,
- $G_{path}$  aprēķina starp  $S$  un  $O$ ,
- homogēnos apstākļos:  $\bar{G}_w = G'_{path}$  vienādojumā (2.5.17),  $\bar{G}_m = G'_{path}$  vienādojumā (2.5.18),
- labvēlīgos apstākļos:  $\bar{G}_w = G_{path}$  vienādojumā (2.5.17),  $\bar{G}_m = G_{path}$  vienādojumā (2.5.20),
- $\Delta_{dif(S',R)}$  ir vājinājums, ko rada difrakcija starp šķietamo avotu  $S'$  un  $R$ , ko aprēķina tāpat kā iepriekšējā apakšsadaļā *Tīrā difrakcija*,
- $\Delta_{dif(S,R)}$  ir vājinājums, ko rada difrakcija starp  $S$  un  $R$ , ko aprēķina tāpat kā iepriekšējā apakšsadaļā *Tīrā difrakcija*.

Īpašā gadījumā, ja avots atrodas zem vidējās zemes plaknes:  $\Delta_{dif(S,R)} = \Delta_{dif(S',R)}$  un  $\Delta_{ground(S,O)} = A_{ground(S,O)}$

$\Delta_{ground(O,R)}$  aprēķināšana

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

kur:

- $A_{ground(O,R)}$  ir vājinājums, ko rada zemes virsmas efekts starp difrakcijas punktu  $O$  un uztvērēju  $R$ . Šo locekli aprēķina, kā norādīts iepriekšējā apakšsadaļā par aprēķinu homogēnos apstākļos un iepriekšējā apakšsadaļā par aprēķinu labvēlīgos apstākļos, ar šādām hipotēzēm:
- $Z_s = Z_{0,r}$ ;
- $G_{path}$  aprēķina starp  $O$  un  $R$ .

$G'_{path}$  korekcija šeit nav jāņem vērā, jo uzskata, ka aplūkojamais avots ir difrakcijas punkts. Tādējādi  $G_{path}$  izmanto aprēķinā par zemes virsmas efektiem, tostarp attiecībā uz vienādojuma zemākās robežas locekli, kas ir  $-3(1 - G_{path})$ .

- Homogēnos apstākļos  $\bar{G}_w = G_{path}$  vienādojumā (2.5.17) un  $\bar{G}_m = G_{path}$  vienādojumā (2.5.18);
- labvēlīgos apstākļos  $\bar{G}_w = G_{path}$  vienādojumā (2.5.17) un  $\bar{G}_m = G_{path}$  vienādojumā (2.5.20);
- $\Delta_{dif(S,R')}$  ir vājinājums, ko rada difrakcija starp  $S$  un šķietamo uztvērēju  $R'$ , ko aprēķina tāpat kā iepriekšējā apakšsadaļā par tīro difrakciju;
- $\Delta_{dif(S,R)}$  ir vājinājums, ko rada difrakcija starp  $S$  un  $R$ , kuru aprēķina tāpat kā iepriekšējā apakšsadaļā par tīro difrakciju.

Īpašā gadījumā, ja uztvērējs atrodas zem vidējās zemes plaknes:  $\Delta_{dif(S,R')} = \Delta_{dif(S,R)}$  un  $\Delta_{ground(O,R)} = A_{ground(O,R)}$ ”;

(i) pielikuma 2.5.6. sadaļā daļu aiz virsraksta “Vertikālās malas scenāriji” aizstāj ar šādu:

“Vertikālās malas scenāriji

Attiecībā uz rūpniecisko troksni, lai aprēķinātu difrakcijas uz vertikālām malām (laterālās difrakcijas), var izmantot vienādojumu (2.5.21). Šādā gadījumā ņem  $A_{dif} = \Delta_{dif(S,R)}$  un patur locekli  $A_{ground}$ . Turklāt  $A_{atm}$  un  $A_{ground}$  aprēķina no izplatīšanās ceļa kopējā garuma.  $A_{div}$  aprēķina no tiešā attāluma d. Attiecīgi vienādojumi (2.5.8) un (2.5.6) kļūst par:

$\Delta_{dif}$  izmanto homogēnos apstākļos vienādojumā (2.5.34).

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

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

Laterālo difrakciju ņem vērā tikai tad, ja izpildās šādi nosacījumi.

Avots ir reāls punktveida avots – tas nerodas paplašināta avota, piemēram, līnijveida vai laukumveida avota segmentācijā.

Avots nav spoguļavots, kas konstruēts atstarojuma aprēķināšanai.

Tiešais stars starp avotu un uztvērēju ir pilnībā virs reljefa profila.

Vertikālajā plaknē, kurā atrodas  $S$  un  $R$ , ceļa garuma starpība  $\delta$  ir lielāka par 0, t. i., tiešais stars ir bloķēts. Tāpēc dažās situācijās laterālo difrakciju var aplūkot homogēnos izplatīšanās apstākļos, bet ne labvēlīgos izplatīšanās apstākļos.

Ja visi šie nosacījumi izpildās, papildus difragētajam izplatīšanās ceļam vertikālajā plaknē, kas satur avotu un uztvērēju, ņem vērā līdz diviem laterāli difragētiem izplatīšanās ceļiem. Laterālo plakni definē kā plakni, kas ir perpendikulāra vertikālajai plaknei un ietver arī avotu un uztvērēju. Krustošanās zonas ar šo laterālo plakni konstruē no visiem šķēršļiem, ko tiešais stars šķērso no avota līdz uztvērējam. Laterālajā plaknē īsākais izliektais savienojums starp avotu un uztvērēju, kas sastāv no taisniem segmentiem un ietver šīs krustošanās zonas, nosaka vertikālās malas, ko ņem vērā, konstruējot laterāli difragēto izplatīšanās ceļu.

Lai laterāli difragētam izplatīšanās ceļam aprēķinātu vājinājumu pie zemes, vidējo zemes plakni starp avotu un uztvērēju aprēķina, ņemot vērā zemes profilu vertikāli zem izplatīšanās ceļa. Ja, projicējot uz horizontālas plaknes, laterālās izplatīšanās ceļš šķēļ ēkas projekciju, to ņem vērā, aprēķinot  $_{path}$  (parasti ar  $= 0$ ) un aprēķinot vidējo zemes plakni ar ēkas vertikālo augstumu.”;

- (j) daļā aiz virsrakstiem “Atstarošanās uz vertikāliem šķēršļiem” un “Absorbcijas izsaukts vājinājums” otro un trešo apakšdaļu aizstāj ar šādām:

“Par atstarotājiem uzskata tikai tādas objektu virsmas, kuru slīpums attiecībā pret vertikāli ir mazāks par  $15^\circ$ . Atstarošanās ņem vērā tikai ceļiem vertikālajā izplatīšanās plaknē, t. i., neņem vērā laterāli difragētiem ceļiem. Attiecībā uz krītošajiem un atstarotajiem ceļiem, un, pieņemot, ka atstarojošajai virsmai jābūt vertikālai, atstarošanas punktu (kas atrodas uz atstarojošā objekta) konstruē, izmantojot taisnas līnijas homogēnos izplatīšanās apstākļos un liektas līnijas labvēlīgos izplatīšanās apstākļos. Atstarotāja augstumam, mērot caur atstarošanas punktu un skatoties no krītošā stara virziena, jābūt vismaz  $0,5$  m. Pēc projicēšanas horizontālā plaknē atstarotāja platumam, mērot caur atstarošanas punktu un skatoties no krītošā stara virziena, jābūt vismaz  $0,5$  m.”;

- (k) daļā aiz virsraksta “Retrodifrakcijas izsaukts vājinājums” esošā teksta beigās pievieno šādu tekstu:

“Ja dzelzceļa sliežu ceļa tuvumā ir atstarojoša trokšņa barjera vai šķērslis, skaņas stari no avota tiek secīgi atstaroti no šā šķēršļa un no dzelzceļa ritekļa sānu virsmas. Šādos apstākļos pirms difrakcijas no šķēršļa augšējās malas skaņas stari virzās starp šķērslī un dzelzceļa ritekļa virsbūvi.

Lai ņemtu vērā vairākkāršas atstarošanās starp dzelzceļa ritekli un netālu šķērslī, aprēķina viena ekvivalenta avota skaņas jaudu. Šajā aprēķinā zemes virsmas efektu neņem vērā.

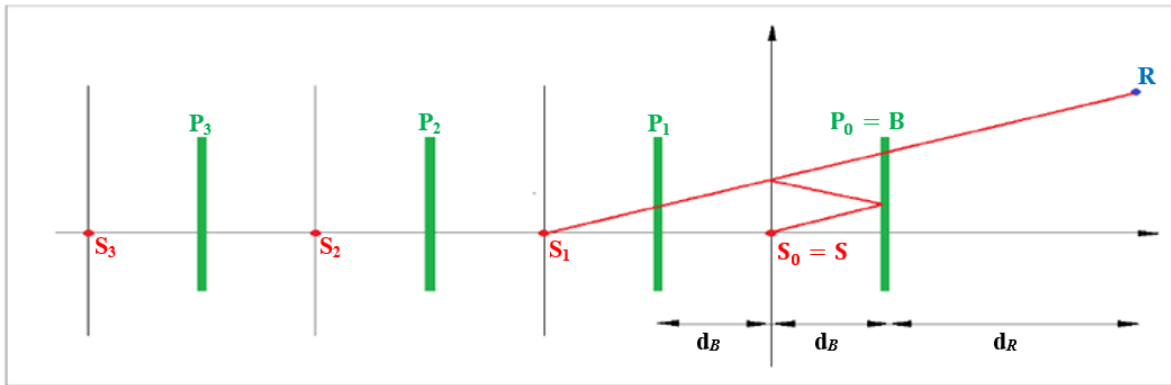
Lai iegūtu ekvivalentā avota skaņas jaudu, piemēro šādas definīcijas:

- koordinātu sistēmas sākumpunkts ir tuvākā sliedes galviņa;
- reāls avots atrodas  $S$  ( $d_s=0$ ,  $h_s$ ), kur  $h_s$  ir avota augstums attiecībā pret sliedes galviņu;
- plakne  $h=0$  definē vagonu virsbūvi;
- vertikāls šķērslis ar augšu punktā  $B$  ( $d_B$ ,  $h_B$ );
- uztvērējs, kas atrodas attālumā  $d_R > 0$  aiz šķēršļa, kur  $R$  ir koordinātes ( $d_B+d_R$ ,  $h_R$ ).

Šķēršļa iekšējai pusei ir absorbcijas koeficienti  $\alpha(f)$  uz oktāvas joslu. Dzelzceļa ritekļa virsbūvei ir ekvivalents atstarošanas koeficients  $C_{ref}$ . Parasti  $C_{ref}$  ir vienāds ar 1. Tikai vaļēju bezborta kravas vagonu gadījumā var izmantot vērtību 0. Ja  $d_B > 5h_B$  vai  $\alpha(f) > 0,8$ , neņem vērā nekādu vilciena kā barjeras ietekmi.

Šajā konfigurācijā vairākkāršas atstarošanās starp dzelzceļa ritekļa korpusu un šķērslī var aprēķināt, izmantojot šķietamos avotus, kas izvietoti  $S_n$  ( $d_n = -2n \cdot d_B$ ,  $h_n = h_s$ ),  $n=0,1,2,...N$ , kā parādīts 2.5.k attēlā.

2.5.k attēls



Ekvivalentā avota skaņas jaudu izsaka šādi:

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

kur daļējo avotu skaņas jaudu iegūst šādi:

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

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

un kur:

$L_W$  reālā avota skaņas jauda,

$\Delta L_{geo,n}$  sfēriskās diverģences korekcija,

$\Delta L_{dif,n}$  korekcija šķēršļa augšpusē radītai difrakcijai,

$\Delta L_{abs,n}$  korekcija absorbcijai šķēršļa iekšējā pusē,

$\Delta L_{ref,n}$  korekcija atstarošanai no dzelzceļa ritekļa virsbūves,

$\Delta L_{retrodif,n}$  atstarojošā šķēršļa galīgā augstuma korekcija.

Sfēriskās diverģences korekciju iegūst šādi:

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

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

Korekciju šķēršļa augšpusē radītai difrakcijai iegūst šādi:

(2.5.42)

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

Kur  $D_n$  ir difrakcijas izraisītais vājinājums, ko aprēķina pēc formulas 2.5.21, kur  $C'' = 1$  ceļam, kas savieno avotu  $S_n$  ar uztvērēju  $R$ , ņemot vērā difrakciju šķēršļa B augšpusē:

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

Korekciju absorbcijai šķēršļa iekšējā pusē iegūst šādi:

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

Korekciju atstarošanai no dzelzceļa ritekļa virsbūves iegūst šādi:

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

Atstarojošā šķēršļa galīgā augstuma korekciju ņem vērā, izmantojot retrodifrakciju. Staru ceļu, kas atbilst attēlam ar kārtu  $N > 0$ , šķērslis atspoguļos  $n$  reizes. Šķērsgrīzumā šīs atstarošanās notiek attālumos

$d_i = -(2i - q)d_b, i = 1, 2, \dots, n$ . Kur  $P_i(d = d_i, h = h_b), i = 1, 2, \dots, n$  ir šo atstarojošo virsmu augšas. Katrā no šiem punktiem korekciju aprēķina šādi:

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

Kur  $\Delta_{retrodif,n,i}$  aprēķina avotam pozīcijā  $S_n$ , šķēršļa augšai  $P_i$  un uztvērējam pozīcijā  $R'$ . Ekvivalentā uztvērēja  $R'$  pozīcija ir  $R'=R$ , ja uztvērējs atrodas virs redzamības līnijas no  $S_n$  uz  $B$ ; pretējā gadījumā ekvivalentajam uztvērējam izmanto pozīciju uz redzamības līnijas vertikāli virs reālā uztvērēja, proti:

|                |          |
|----------------|----------|
| $d_{R'} = d_R$ | (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) pielikuma 2.7.5. sadaļu “Gaisa kuģu trokšņa un lidtehniskie raksturojumi” aizstāj ar šādu:

**“2.7.5. Gaisa kuģu trokšņa un lidtehniskie raksturojumi**

I papildinājumā iekļautajā ANP datubāzē ir ietverti gaisa kuģu un dzinēju darbības koeficienti, izlidošanas un pieejas profili, kā arī NPD sakarības ievērojamai daļai civilo gaisa kuģu, kas veic lidojumus no Eiropas Savienības lidostām. Ja dati par kādu gaisa kuģa tipu vai modifikāciju datubāzē nav iekļauti, tad tos vislabāk atspoguļo dati par citiem, parasti līdzīgiem gaisa kuģiem, kas ir iekļauti datubāzē.

Šie dati tika iegūti, lai aprēķinātu trokšņa kontūras vidēja vai reprezentatīva gaisa kuģu parka un satiksmes kombinācijai lidostā. Var nebūt piemēroti prognozēt atsevišķa gaisa kuģa modeļa absolūtos trokšņa līmeņus, un nav piemēroti salīdzināt konkrētu gaisa kuģu tipu, modeļu vai konkrēta gaisa kuģu parka trokšņa rādītājus un raksturlielumus. Tā vietā, lai noteiktu, kuri gaisa kuģu tipi, modeļi vai konkrēta gaisa kuģu flote ir trokšņainākie, izmanto trokšņa līmeņa sertifikātus.

ANP datubāzē ir ietverts viens vai vairāki noklusējuma pacelšanās un nolaišanās profili katram uzskaitītajam gaisa kuģa tipam. Pārbauda šo profilu piemērojamību attiecīgajai lidostai un nosaka vai nu fiksēto punktu profilus, vai procedūras posmus, kas vislabāk raksturo lidojumu darbības šajā lidostā.”;

- (11) pielikuma 2.7.11. sadaļā otrās daļas nosaukumu zem virsraksta “Ceļa līniju izkliede” aizstāj ar šādu:

*“Ceļa līniju laterāla izkliede”;*

- (12) pielikuma 2.7.12. sadaļā aiz sestās apakšdaļas un pirms septītās un pēdējās apakšdaļas iekļauj šādu apakšdaļu:

“Gaisa kuģa trokšņa avots būtu jāievada attiecīgi vismaz 1,0 m (3,3 pēdu) augstumā virs lidlauka līmeņa vai attiecīgi virs skrejceļa reljefa pacēluma līmeņa.”;

- (13) pielikuma 2.7.13. sadaļu “*Lidojuma trajektorijas segmentu konstruēšana*” aizstāj ar šādu:

“

### **2.7.13. Lidojuma trajektorijas segmentu konstruēšana**

Katra lidojuma trajektorija ir jādefinē ar segmentu koordinātu (mezgļpunktu) kopu un lidojuma parametriem. Pirmais uzdevums ir noteikt ceļa līnijas segmentu koordinātas. Pēc tam aprēķina lidojuma profilu, ievērojot, ka katram dotajam procedūras etapu kopumam profils ir atkarīgs no ceļa līnijas; piem., pie tādas pašas vilces un ātruma gaisa kuģa augstuma uzņemšanas ātrums (kāpšanas spēja) pagriezienos ir mazāks nekā taisnā lidojumā. Pēc tam veic iedalīšanu apakšsegmentos gaisa kuģim uz skrejceļa (pacelšanās ieskrējiens vai nosēšanās izskrējiens) un gaisa kuģim, kas atrodas skrejceļa tuvumā (sākotnējā augstuma uzņemšana vai pieejas beigu posms). Tad gaisa segmenti ar ievērojami atšķirīgu ātrumu to sākuma un beigu punktos būtu jāiedala apakšsegmentos. Ceļa līnijas<sup>1</sup> segmentu divdimensiju koordinātas nosaka un apvieno ar divdimensiju lidojuma profilu, lai izveidotu trīsdimensiju lidojuma trajektorijas segmentus. Visbeidzot, izņem visus tos lidojuma trajektorijas punktus, kas atrodas pārāk tuvu citam.

#### *Lidojuma profils*

Parametri, ar ko apraksta katru lidojuma profila segmentu tā sākumā (indekss 1) un beigās (indekss 2), ir šādi:

$s_1, s_2$  attālums pa ceļa līniju,

$z_1, z_2$  lidmašīnas augstums,

$V_1, V_2$  ātrums attiecībā pret zemi,

$P_1, P_2$  ar troksni saistīts jaudas parametrs (atbilst tam, kuram definētas NPD līknes) un

$\varepsilon_1, \varepsilon_2$  sānsveres leņķis.

Lai konstruētu lidojuma profilu no procedūras etapu virknes (*lidojuma trajektorijas sintēze*), segmentus konstruē secīgi, lai beigu punktos sasniegtu vēlamos apstākļus. Katra segmenta beigu punkta parametri kļūst par nākamā segmenta sākuma punkta parametriem. Aprēķinot jebkuru segmentu, šie parametri ir zināmi jau sākumā, jo nepieciešamos apstākļus beigu punktā nosaka procedūras etaps. Procedūras etapus nosaka vai nu ANP dati (kas sniegti pēc noklusējuma), vai lietotājs (piem., pēc gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatas). Beigu apstākļi parasti ir augstums un ātrums; konstruējot profilu, uzdevums ir noteikt ceļa garumu, kas nolidots, lai šādus apstākļus sasniegtu. Nedefinētos parametrus nosaka, izmantojot lidtehnisko parametru aprēķinus, kas aprakstīti **B papildinājumā**.

Ja ceļa līnija ir taisna, tad profila punktus un saistītos lidojuma parametrus var noteikt neatkarīgi no ceļa līnijas (sānsveres leņķis allaž ir nulle). Tomēr ceļa līnijas tikai retos

<sup>1</sup> Tālab ceļa līnijas kopējam garumam būtu allaž jāpārsniedz lidojuma profila kopējais garums. Vajadzības gadījumā to var panākt, ceļa līnijas pēdējam segmentam pieskaitot pienācīga garuma taisnos segmentus.

gadījumos ir taisnas: parasti tās ietver pagriezienus, kas – lai sasniegtu vislabākos rezultātus – ir jāņem vērā, kad tiek noteikts divdimensionālais lidojuma profils; vajadzības gadījumā profila segmenti ir jāsadala pie ceļa līnijas mezgļpunktiem, lai ņemtu vērā sānsveres leņķa izmaiņas. Parasti sākumā nākamā segmenta garums nav zināms; to aprēķina provizoriski, pieņemot, ka sānsveres leņķis nemainās. Ja konstatē, ka provizoriskais segments stiepjas pāri vienam vai vairākiem ceļa līnijas mezgļpunktiem, no kuriem pirmais atrodas pie  $s$ , proti,  $s_1 < s < s_2$ , tad segmentu atšķel pie  $s$ , bet parametrus aprēķina ar interpolācijas paņēmieni (sk. turpmāk). Tie kļūst par pašreizējā segmenta beigu punkta parametriem un jaunā segmenta sākuma punkta – kuram vēl aizvien saglabājas tie paši sasniedzamie beigu apstākļi – parametriem. Ja nav neviena iestarpināta ceļa līnijas mezgļpunkta, tad provizorisko segmentu uzskata par apstiprinātu.

Ja pagriezienu ietekme uz lidojuma profilu ir ignorējama, tad izmanto variantu “taisns lidojums ar vienu segmentu”, lai gan informāciju par sānsveres leņķi patur tālākai izmantošanai.

Neatkarīgi no tā, vai pagriezienu ietekme ir pilnībā modelēta, katru trīsdimensionālo lidojuma trajektoriju konstruē, apvienojot divdimensionālo lidojuma profilu ar divdimensionālo ceļa līniju. Rezultātā iegūst virkni ar koordinātu kopām  $(x, y, z)$ , no kurām katra ir vai nu segmentētās ceļa līnijas mezgļpunkts, vai lidojuma profila mezgļpunkts, vai abi, un profila punktus papildina ar attiecīgajām augstuma  $z$ , ātruma attiecībā pret zemi  $V$ , sānsveres leņķa  $\varepsilon$  un dzinēja jaudas  $P$  vērtībām. Ceļa līnijas punktam  $(x, y)$ , kas atrodas starp lidojuma profila segmenta beigu punktiem, lidojuma parametrus interpolē šādi:

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

kur

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

Jāievēro: tiek pieņemts, ka  $z$  un  $\varepsilon$  lineāri mainās atkarībā no attāluma, bet pieņemts, ka  $V$  un  $P$  lineāri mainās atkarībā no laika (proti, konstants paātrinājums<sup>2</sup>).

Kad lidojuma profila segmentus salāgo ar radara datiem (*lidojuma trajektorijas analīze*), visus beigu punktu attālumus, augstumus, ātrumus un sānsveres leņķus nosaka tieši pēc šiem datiem; jāaprēķina ir tikai jaudas režīma parametri, izmantojot lidtehnisko raksturojumu vienādojumus. Parasti tas nav sarežģīti, jo ceļa līnijas un lidojuma profila koordinātas var pienācīgi salāgot.

### *Pacelšanās ieskrējieni*

<sup>2</sup> Pat tad, ja dzinēja jaudas režīms segmenta garumā ir konstants, vilces spēks un paātrinājums var mainīties, atkarībā no augstuma mainoties gaisa blīvumam. Tomēr trokšņa modelēšanā šīs izmaiņas parasti ir maznozīmīgas.

Gaisa kuģim paceļoties, kad tā gaita paātrinās segmentā no bremžu atlaišanas punkta (cits nosaukums: ieskrējiena sākums (*SOR*)) līdz atrašanās punktam, ātrums 1500–2500 m lielā distancē krasi mainās: no nulles līdz aptuveni 80–100 m/s.

Tādējādi pacelšanās ieskrējiena tiek sadalīts dažāda garuma segmentos, kuros gaisa kuģa ātrums mainās par specifisku palielinājumu  $\Delta V$ , kas nav lielāks par 10 m/s (aptuveni 20 mezgli). Lai gan paātrinājuma faktiskā vērtība pacelšanās ieskrējiena laikā mainās, šim mērķim ir pilnīgi pietiekami uzskatīt, ka paātrinājums ir konstants. Šādā gadījumā pacelšanās posmā  $V_1$  ir sākotnējais ātrums,  $V_2$  ir pacelšanās ātrums,  $n_{TO}$  ir pacelšanās segmentu skaits un  $s_{TO}$  ir ekvivalentā pacelšanās distance. Pie ekvivalentās pacelšanās distances  $s_{TO}$  (sk. **B papildinājumu**), pacelšanās ātruma  $V_1$  un pacelšanās ātruma  $V_{TO}$  ieskrējiena segmentu skaits  $n_{TO}$  ir

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

un līdz ar to ātruma izmaiņas segmentā ir

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

un laiks  $\Delta t$  katrā segmentā ir (pieņemot, ka paātrinājums ir konstants)

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

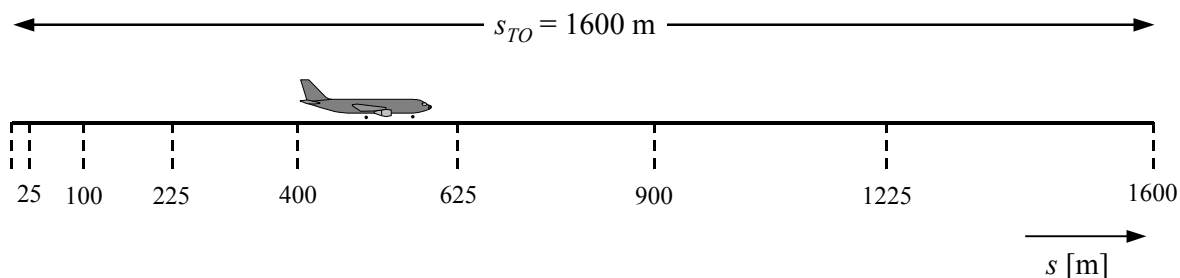
Ieskrējiena segmenta  $k$  ( $1 \leq k \leq n_{TO}$ ) garums  $s_{TO,k}$  ir:

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

Piemērs. Ja pacelšanās distance  $s_{TO} = 1600$  m,  $V_1 = 0$  m/s un  $V_2 = 75$  m/s, tad  $n_{TO} = 8$  segmenti, kuru garums ir no 25 līdz 375 m (sk. **2.7.g attēlu**).

2.7.g attēls

**Pacelšanās ieskrējiena segmentācija (piemērs ar 8 segmentiem)**



Līdzīgi kā mainās ātrums, arī gaisa kuģa vilce katrā segmentā mainās ar konstantu palielinājumu  $\Delta P$ , ko aprēķina kā

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

kur attiecīgi  $P_{TO}$  un  $P_{init}$  apzīmē gaisa kuģa vilci atrašanās punktā un gaisa kuģa vilci pacelšanās ieskrējiena sākumā.

Šādu konstanto vilces palielinājumu (nevis bikvadrātvienādojumu 2.7.6) izmanto tāpēc, lai būtu saskanība ar lineāro sakarību starp vilci un ātrumu reaktīvo gaisa kuģu gadījumā.

**Svarīga piezīme.** Iepriekš norādītajos vienādojumos un piemērā netieši pieņem, ka gaisa kuģa sākotnējais ātrums pacelšanās posma sākumā ir nulle. Tas atbilst parastajai situācijai, kad gaisa kuģis sāk ieskrieties un paātrināties no bremžu atlaišanas punkta. Tomēr ir arī situācijas, kad gaisa kuģis var sākt paātrināties no manevrēšanas ātruma, neapstājoties pie skrejceļa sliedēm. Ja sākotnējais ātrums  $V_{init}$  nav nulle, 2.7.8., 2.7.9., 2.7.10. un 2.7.11. vienādojuma vietā būtu jāizmanto šādi “vispārīgi” vienādojumi.

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

Šādā gadījumā pacelšanās posmā  $V_1$  ir sākotnējais ātrums  $V_{init}$ ,  $V_2$  ir pacelšanās ātrums  $V_{TO}$ ,  $n$  ir pacelšanās segmentu skaits  $n_{TO}$ ,  $s$  ir ekvivalentā pacelšanās distance  $s_{TO}$  un  $s_k$  ir segmenta  $k$  (1 [Symbol]  $k$  [Symbol]  $n$ ) garums  $s_{TO,k}$ .

#### Nosēšanās izskrējieni

Lai gan nosēšanās izskrējieni pēc būtības ir apgriezta pacelšanās ieskrējiena operācija, īpaša uzmanība jāpievērš

- *reversajai vilcei*, ko reizēm izmanto, lai samazinātu gaisa kuģa ātrumu, un
- gaisa kuģiem, kas atbrīvo skrejceļu pēc ātruma samazināšanas (gaisa kuģi, kas atbrīvo skrejceļu, vairs nerada gaisa troksni, jo manevrēšanas laikā radīto troksni vērā neņem).

Pretstatā pacelšanās ieskrējiena distancei, ko atvedina no gaisa kuģa lidtehniskajiem parametriem, apstāšanās distance  $s_{stop}$  (proti, distance no zemskares punkta līdz punktam, kur gaisa kuģis atbrīvo skrejceļu) nav atkarīga tikai no gaisa kuģa. Lai gan minimālo apstāšanās distanci var aplēst pēc gaisa kuģa masas un lidtehniskajiem parametriem (un pieejamās reversās vilces), faktiskā apstāšanās distance ir atkarīga arī no manevrēšanas ceļu atrašanās vietas, no satiksmes situācijas un no konkrētās lidostas noteikumiem par reversās vilces izmantošanu.

Reversās vilces izmantošana nav standarta procedūra – to izmanto tikai tad, ja nepieciešamo palēninājumu nav iespējams sasniegt ar riteņu bremzēm. (Reversā vilce var būt sevišķi traucējoša, jo dzinēja straujā pāreja no tukšgaitas režīma reversajā režīmā rada piepešu un lielu troksni.)

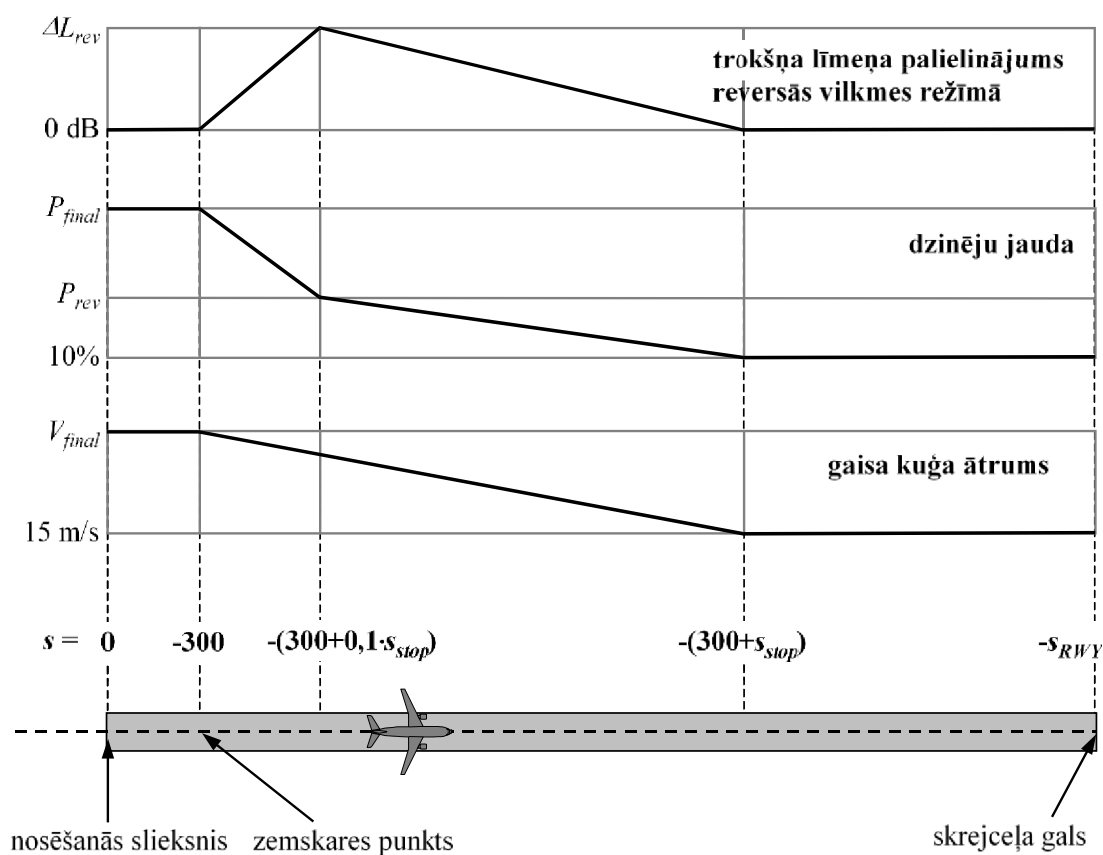
Tomēr vairumu skrejceļu izmanto tiklab pacelšanās, kā nosēšanās vajadzībām, tāpēc reversajai vilcei ir ļoti maza ietekme uz trokšņa kontūrām, jo skrejceļa tuvumā kopējā skaņas enerģijā dominē troksnis no pacelšanās operācijām. Reversās vilces ietekme uz trokšņa kontūrām var būt būtiska tikai tad, ja skrejceļu izmanto tikai nosēšanās operācijām.

No fizikālā viedokļa reversās vilces troksnis ir ļoti sarežģīts process, tomēr tā ietekme uz gaisa trokšņa kontūrām ir samērā nenožīmīga, tāpēc tā modelēšana var būt vienkāršota, proti, dzinēja jaudas straujās izmaiņas atveido ar pienācīgu segmentāciju.

Nav šaubu, ka nosēšanās izskrējiena trokšņa modelēšana ir sarežģītāka nekā pacelšanās ieskrējiena trokšņa modelēšana. Gadījumos, kad detalizēta informācija nav pieejama, modelēšanā ieteicams izmantot šādus vienkāršotus pieņēmumus (sk. 2.7.h.1. attēlu).

#### 2.7.h.1. attēls

#### Nosēšanās izskrējiena modelēšana



Gaisa kuģis šķērso nosēšanās sliekšni (kura koordināta  $s = 0$  gar pieejas ceļa līniju) 50 pēdu augstumā un pēc tam turpina nolaisties pa glisādi, līdz tas pieskaras zemei uz skrejceļa. Ja glisāde ir  $3^\circ$ , zemeskars punkts ir 291 m aiz nosēšanās sliekšņa (kā parādīts 2.7.h.1 attēlā). Tad gaisa kuģis apstāšanās distancē  $s_{stop}$  – tās ir gaisa kuģim specifiskas vērtības, kas atrodamas ANP datubāzē, – samazina ātrumu no pieejas beigu posma ātruma  $V_{final}$  līdz 15 m/s. Tā kā šajā segmentā notiek ļoti straujas ātruma izmaiņas, tas būtu sīkāk jāiedala apakšsegmentos tāpat kā pacelšanās ieskrējieni (vai gaisa segmenti ar straujām ātruma izmaiņām), izmantojot vispārinātos vienādojumus 2.7.13 (jo manevrēšanas ātrums nav nulle). Dzinēja jauda mainās: no pieejas beigu posma jaudas zemeskars punktā līdz reversās vilces jaudas režīmam  $P_{rev}$  distancē  $0,1 \cdot s_{stop}$ , tad atlikušajos 90 % no apstāšanās distances tā

samazinās līdz 10 % no maksimālās pieejamās jaudas. Līdz pat skrejceļa beigām (pie  $s = -s_{RWY}$ ) gaisa kuģa ātrums ir konstants.

Pašlaik ANP datubāzē nav iekļautas reversās vilces NPD līknes, tāpēc šī efekta modelēšanā ir jāizmanto tradicionālās līknes. Parasti reversās vilces jauda  $P_{rev}$  ir aptuveni 20 % no pilnas jaudas režīma; ja nav pieejama ekspluatācijas informācija, ieteicams izmantot šo vērtību. Tomēr dotajā jaudas režīmā reversā vilce parasti rada daudz lielāku troksni nekā turpgaitas vilce, tāpēc no NPD atvedinātajam trokšņa notikuma līmenim ir jāpiemēro palielinājums  $\Delta L$ , ar ko attiecīgo vērtību sākumā palielina no nulles līdz vērtībai  $\Delta L_{rev}$  (provizoriski ieteicamais lielums ir 5 dB<sup>3</sup>) distancē  $0,1 \cdot s_{stop}$  un tad lineāri samazina līdz nullei atlikušajā apstāšanās distancē.

### *Sākotnējās augstuma uzņemšanas un pieejas beigu posma segmentu segmentācija*

Sākotnējās augstuma uzņemšanas un pieejas beigu posma gaisa segmentu laikā segmenta–uztvērēja ģeometriskie parametri strauji mainās, jo īpaši attiecībā uz tādām novērotāju atrašanās vietām, kas atrodas sāpus no lidojuma trajektorijas, kur pacēluma leņķis (*beta leņķis*) arī strauji mainās, gaisa kuģim uzņemot vai samazinot augstumu šajos sākotnējos/beigu segmentos. Salīdzinājumi ar aprēķinu rezultātiem par ļoti maziem segmentiem liecina: ja izmanto integrētus parametrus, tad trokšņa aproksimācija no viena (vai ierobežota skaita) augstuma uzņemšanas vai pieejas gaisa segmenta(-iem) zem noteikta augstuma (attiecībā pret skrejceļu) blakus lidojuma ceļa līnijai ir vāja. Tas ir tādēļ, ka katram segmentam tiek piemērota viena laterālā vājinājuma korekcija, kas atbilst vienai segmentam specifiskai pacēluma leņķa vērtībai, savukārt šā parametra straujās izmaiņas rada ievērojamas laterālā vājinājuma efekta izmaiņas katrā segmentā. Aprēķinu precizitāti uzlabo, sadalot apakšsegmentos sākotnējās augstuma uzņemšanas un pieejas pēdējā posma gaisa segmentus. Apakšsegmentu skaits un katra apakšsegmenta garums nosaka laterālā vājinājuma izmaiņu “granularitāti”, kas tiks ņemta vērā. Ievērojot kopējā laterālā vājinājuma izteiksmi gaisa kuģiem ar fizelāžā uzstādītiem dzinējiem, var pierādīt: ja ierobežo laterālā vājinājuma variācijas 1,5 dB diapazonā uz apakšsegmentu, tad augstuma uzņemšanas un pieejas gaisa segmenti, kas atrodas zemāk par 1289,6 m (4231 pēda) virs skrejceļa, būtu jāsadala apakšsegmentos, pamatojoties uz šādu augstuma vērtību kopu:

$z = \{18,9, 41,5, 68,3, 102,1, 147,5, 214,9, 334,9, 609,6, 1289,6\}$  metri jeb

$z = \{62, 136, 224, 335, 484, 705, 1099, 2000, 4231\}$  pēdas

Katram sākotnējam segmentam zemāk par 1289,6 m (4231 pēdu) iepriekš minētos augstumus īsteno, nosakot, kurš augstums iepriekš minētajā kopā ir vistuvākais sākotnējā beigu punkta augstumam (augstuma uzņemšanas segmentam) vai sākuma punkta augstumam (pieejas segmentam). Pēc tam aprēķina faktiskos apakšsegmentu augstumus  $z_i$ , izmantojot formulu:

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

kur:

$z_e$  ir sākotnējā segmenta beigu punkta augstums (augstuma uzņemšana) vai sākumpunkta augstums (pieēja);

$z'_i$  ir iepriekš uzskaitīto augstuma vērtību kopas  $i$ -tais elements;

<sup>3</sup> Tas ieteikts ECAC dok. 29 iepriekšējā redakcijā, bet joprojām tiek uzskatīts par provizorisks, iekams nav iegūti apstiprinoši eksperimentālie dati.

$z'_N$  ir tuvākais augstums no iepriekš uzskaitīto augstuma vērtību kopas līdz augstumam  $z_e$ ;

$k$  augstuma vērtību kopas pirmā elementa indekss, kuram aprēķinātais  $z_k$  noteikti ir lielāks par tā iepriekšējā sākotnējā augstuma uzņemšanas segmenta beigu punkta augstumu vai nākamā sākotnējā pieejas segmenta sākuma punkta augstumu, kas jāsadala apakšsegmentos.

Ja ir īpašs gadījums – sākotnējās augstuma uzņemšanas segments vai pieejas pēdējā posma segments –,  $k = 1$ , bet vispārīgākā gadījumā gaisa segmentos, kas nav saistīti ar skrejceļu,  $k$  būs lielāks par 1.

### Sākotnējās augstuma uzņemšanas segmenta piemērs

Ja sākotnējā segmenta beigu punkta augstums ir  $z_e = 304,8$  m, tad no augstuma vērtību kopas redzams, ka  $214,9 \text{ m} < z_e < 334,9 \text{ m}$  un ka tuvākais augstums no kopas līdz  $z_e$  ir  $z'_7 = 334,9$  m. Apakšsegmenta beigu punkta augstumus aprēķina šādi:

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

(ņemot vērā, ka šajā gadījumā  $k = 1$ , jo tas ir sākotnējās augstuma uzņemšanas segments)

Tādējādi  $z_1$  būtu 17,2 m,  $z_2$  būtu 37,8 m utt.

### Gaisa segmentu segmentācija

Ja kādā gaisa segmentā ātrums būtiski mainās, segments jāsadala sīkāk tāpat kā ieskrējiena gadījumā, proti,

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

kur  $V_1$  un  $V_2$  ir attiecīgi segmenta sākuma un beigu ātrumi. Attiecīgos apakšsegmentu parametrus aprēķina līdzīgi kā pacelšanās ieskrējienam, izmantojot vienādojumus 2.7.9–2.7.11.

### Ceļa līnija

Ceļa līniju (vai tā būtu maģistrālā ceļa līnija, vai izkliedēta pakārtotā līnija) definē vai nu ar  $(x,y)$  koordinātu sēriju zemes plaknē (piem., no radara informācijas), vai ar vektorēšanas komandu secību, ar ko apraksta taisnos segmentus un riņķa līnijas lokus (pagriezieni ar dotu rādiusu  $r$  un kursa maiņu  $\Delta\xi$ ).

Modelēšanā ar segmentācijas metodi loku atveido ar taisnu nogriežņu virkni, kas atbilst loka daļām. Lai gan gaisa kuģa sānsvere pagriezienā tieši neparādās ceļa līnijas segmentos, tā ietekmē segmentu parametrus. **B4 papildinājumā** izskaidrots, kā aprēķināt sānsveres leņķus stabilā pagriezienā, lai gan faktiski, protams, šos leņķus nevar momentāni ne piemērot, ne atsaukt. Tas, kā izpildīt pāreju no taisna lidojuma uz pagriezienu vai no viena pagriezienu uz sekojošu nākamo pagriezienu, nav noteikts. Parasti faktoriem, kas ir lietotāja ziņā (sk. **2.7.11. sadaļu**), ir niecīga ietekme uz galīgajām kontūrām; galvenā prasība ir izvairīties no krasas nesalāgotības pagriezienu galos, un to var panākt, piemēram, iestarpinot īsus pārejas

segmentus, kuros sānsveres leņķis mainās lineāri atkarībā no attāluma. Tikai tādā īpašā gadījumā, kad konkrētajam pagriezienam var būt noteicoša ietekme uz galīgajām kontūrām, būs nepieciešams pārejas dinamiku modelēt tuvāk reālajiem apstākļiem, proti, sasaistīt sānsveres leņķi ar konkrētu gaisa kuģa tipu un pieņemt pienācīgas sānsveres leņķa leņķiskā ātruma vērtības. Šajā sakarā ir pietiekami pieminēt, ka visos pagriežienos nepieciešamās sānsveres leņķa izmaiņas nosaka loka galos esošās daļas  $\Delta\xi_{trans}$ . Atlikusī loka daļa ar kursa maiņu par  $\Delta\xi - 2 \cdot \Delta\xi_{trans}$  grādiem tiek sadalīta  $n_{sub}$  loka daļās saskaņā ar vienādojumu:

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

kur  $\text{int}(x)$  ir funkcija, kas ļauj iegūt veselo daļu no  $x$ . Tad katras loka daļas kursa maiņu  $\Delta\xi_{sub}$  aprēķina kā:

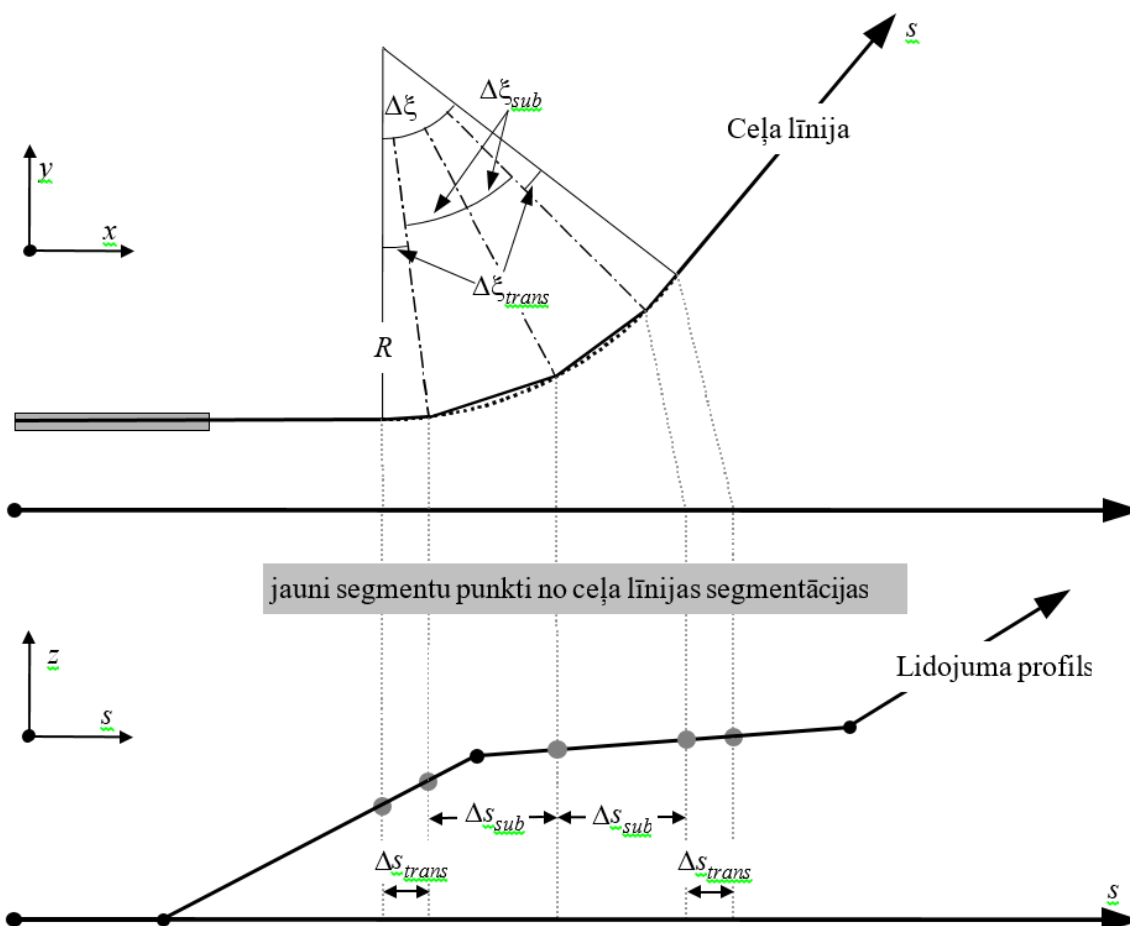
|                                                         |          |
|---------------------------------------------------------|----------|
| $\Delta\xi = (\xi - 2 \cdot \Delta\xi_{trans})/n_{sub}$ | (2.7.16) |
|---------------------------------------------------------|----------|

kur  $n_{sub}$  jābūt pietiekami lielam, lai nodrošinātu, ka  $\Delta\xi_{sub} \leq 10$  grādiem. Loka sadalīšana segmentos (izņemot pārejas noslēdzošos apakšsegmentus) ir redzama **2.7.h.2. attēlā**<sup>4</sup>.

#### 2.7.h.2. attēls

**Lidojuma trajektorijas segmentu konstruēšana, pagriezienu sadalot segmentos ar garumu  $\Delta s$  (augšskats horizontālajā plaknē, zemskats vertikālajā plaknē)**

<sup>4</sup> Ja izmanto šādu vienkāršu definīciju, tad segmentētās trajektorijas kopējais garums ir nedaudz mazāks nekā riņķveida trajektorijai. Tomēr no tā izrietošā kontūras kļūda ir nenozīmīga, ja leņķa palielinājums ir zem 30°.



Kad x-y plaknē ir noteikti ceļa līnijas segmenti, tiek uzklāti lidojuma profila segmenti (s-z plaknē), lai izveidotu trīsdimensiju (x, y, z) ceļa segmentus.

Ceļa līnijai vienmēr būtu jāstiepjas no skrejceļa līdz līmenim, kas pārsniedz aprēķina koordinātu tīklu. Vajadzības gadījumā to var panākt, ceļa līnijas pēdējam segmentam pievienojot pienācīga garuma taisnu segmentu.

Lidojuma profila kopgarumam, kad tas ir apvienots ar ceļa līniju, arī ir jāstiepjas no skrejceļa līdz līmenim, kas pārsniedz aprēķina koordinātu tīklu. Vajadzības gadījumā to var panākt, pievienojot papildu profila punktu:

- izlidošanas profila beigās ar ātruma un vilces vērtībām, kas vienādas ar izlidošanas profila pēdējā punkta vērtībām, un augstumu, kas lineāri ekstrapolēts no profila pēdējā un priekšpēdējā punkta; vai
- ielidošanas profila sākumā ar ātruma un vilces vērtībām, kas vienādas ar ielidošanas profila pirmā punkta vērtībām, un augstumu, kas lineāri ekstrapolēts atpakaļ no profila pirmā un otrā punkta.

#### *Gaisa segmentu segmentācijas koriģēšana*

Pēc tam, kad saskaņā ar **2.7.13. sadaļā** aprakstīto procedūru ir iegūti trīsdimensiju lidojuma trajektorijas segmenti, var būt nepieciešams segmentāciju koriģēt, lai izņemtu tos lidojuma trajektorijas punktus, kas atrodas pārāk tuvu cits citam.

Ja blakusesošie punkti atrodas ne vairāk kā 10 m attālumā viens no otra, bet saistītās ātruma un vilces vērtības ir identiskas, viens no punktiem būtu jāizņem.”;

- (14) pielikuma 2.7.16. sadaļu “Trokšņa notikuma līmeņa noteikšana no NPD datiem” aizstāj ar šādu:

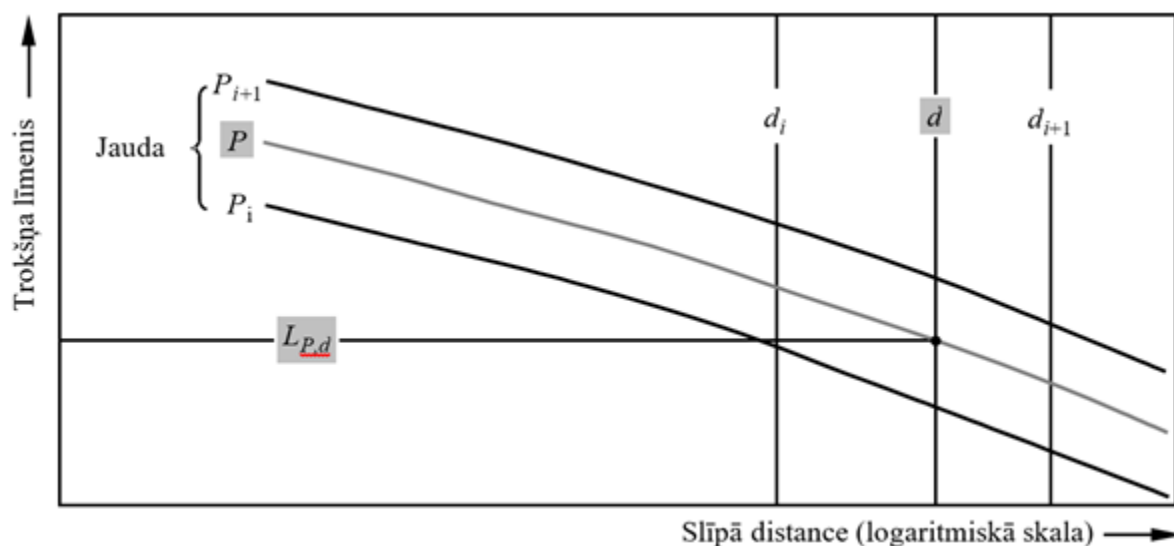
**“2.7.16. Trokšņa notikuma līmeņa noteikšana no NPD datiem**

Galvenais avots, kur atrodami gaisa kuģu trokšņa dati, ir starptautiskā Gaisa kuģu trokšņa un lidtehnisko parametru (ANP) datubāze. Tā satur tabulas, kur lielumi  $L_{max}$  un  $L_E$  norādīti kā funkcija no izplatīšanās attāluma konkrētiem gaisa kuģu tipiem, modifikācijām, lidojuma konfigurācijām (pieeja, izlidošana, aizplākšņu stāvoklis) un jaudas režīmiem  $P$ . Šīs vērtības attiecas uz stabilu lidojumu ar konkrētu references ātrumu  $V_{ref}$  pa teorētiski bezgalīgu, taisnu lidojuma trajektoriju<sup>5</sup>.

Tas, kā nosaka neatkarīgo mainīgo  $P$  un  $d$  vērtības, ir aprakstīts tālāk. Skatoties datubāzē, ja ievadvērtības ir  $P$  un  $d$ , tad vajadzīgās izvadvērtības ir *bāzes līmeņi*  $L_{max}(P, d)$  un/vai  $L_{E\infty}(P, d)$  (attiecas uz bezgalīgu lidojuma trajektoriju). Izņemot notikumus, kad vērtības attiecībā uz lielumiem  $P$  un/vai  $d$  ir izskaitļotas precīzi, parasti vajadzīgais notikuma trokšņa līmenis būs jāaplēš ar interpolāciju. Starp tabulā esošajiem jaudas režīmiem izmanto lineāru interpolāciju, turpretī starp tabulā esošajiem attālumiem izmanto logaritmisko interpolāciju (sk. **2.7.i attēlu**).

**2.7.i attēls**

**Trokšņa-jaudas-attāluma līkņu interpolācija**



<sup>5</sup> Lai gan bezgalīgi garas lidojuma trajektorijas jēdziens ir nozīmīgs, lai varētu definēt notikuma skaņas ekspozīcijas līmeni  $L_E$ , tas ir mazāk būtisks, ja runā par notikuma maksimālo līmeni  $L_{max}$ , jo tas ir atkarīgs no gaisa kuģa emitētā trokšņa, kad tas atrodas noteiktā vietā novērotājam vistuvākajā pietuvošanās punktā vai tā tuvumā. Modelēšanā pieņem, ka NPD attāluma parametrs ir minimālais attālums starp novērotāju un segmentu.

Ja  $P_i$  un  $P_{i+1}$  ir dzinēja jaudas vērtības, kurām tabulā norādīts trokšņa līmenis atkarībā no attāluma, tad trokšņa līmeni  $L(P)$  dotajā attālumā jaudas starpvērtībai  $P$  (starp  $P_i$  un  $P_{i+1}$ ) dod formula:

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

Ja jebkādā jaudas režīmā  $d_i$  un  $d_{i+1}$  ir attālums, kam tabulā ir norādīti trokšņa dati, tad trokšņa līmeni  $L(d)$  attāluma starpvērtībai  $d$  (starp  $d_i$  un  $d_{i+1}$ ) dod formula:

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

Izmantojot vienādojumus (2.7.19) un (2.7.20), trokšņa līmeni  $L(P, d)$  var iegūt jebkuram jaudas režīmam  $P$  un jebkuram attālumam  $d$ , ko aptver NPD datubāze.

Ja NPD dati attālumus  $d$  neaptver, izmanto vienādojumu (2.7.20) ekstrapolācijai no divām pēdējām vērtībām, proti, iekšup no  $L(d_1)$  un  $L(d_2)$  vai ārpus no  $L(d_{I-1})$  un  $L(d_I)$ , kur  $I$  ir NPD punktu kopējais skaits līknē. Tādējādi:

Iekšup:

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

Ārpus:

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

Tā kā īsos attālumos  $d$ , izplatīšanās attālumam samazinoties, trokšņa līmeņi pieaug ļoti strauji, ieteicams  $d$  noteikt zemāko robežu – 30 m –, proti,  $dd = \max(d, 30 \text{ m})$ .

Standartizēto NPD datu impedances korekcijas

ANP datubāzē esošie NPD dati ir normalizēti atsauces atmosfēras apstākļiem (temperatūra 25°C un spiediens 101,325 kPa). Pirms izmantot aprakstīto interpolācijas/ekstrapolācijas metodi, šie standartizētie NPD dati ir jākorrigē, piemērojot akustisko impedanci.

Akustiskā impedance ir saistīta ar skaņas viļņu izplatīšanos akustiskajā vidē, un to definē kā skaņas ātruma un gaisa blīvuma reizinājumu. Dotajai skaņas intensitātei (jauda uz virsmas vienību), ko uztver konkrētā attālumā no avota, saistītais skaņas spiediens (ko izmanto, lai definētu SEL un  $L_{Amax}$ ) ir atkarīgs no gaisa akustiskās impedances mērījumu veikšanas vietā. Tā ir funkcija no temperatūras, atmosfēras spiediena (un netieši no augstuma). Tāpēc ANP datubāzē esošie standartizētie NPD dati ir jākorrigē, lai ņemtu vērā faktiskos temperatūras un

spiediena apstākļus uztveršanas punktā, kas parasti atšķiras no normalizētajiem apstākļiem attiecībā uz ANP datiem.

Standartizētajiem NPD līmeņiem piemērojamo impedances korekciju izsaka šādi:

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

kur:

|                      |                                                                                                                                                                                        |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $\Delta_{Impedance}$ | impedances korekcija par faktiskajiem atmosfēras apstākļiem uztveršanas punktā (dB);                                                                                                   |
| $\rho \cdot c$       | gaisa akustiskā impedance (nūtonsekundes/m <sup>3</sup> ) lidlauka pacēlumā (409,81 ir gaisa impedance, kas saistīta ar ANP datubāzē esošo NPD datu references atmosfēras apstākļiem). |

Impedanci  $\rho \cdot c$  aprēķina šādi:

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

|          |                                                                                                                                                                           |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| $\delta$ | $p/p_0$ , apkārtējās vides gaisa spiediena novērošanas punkta augstumā attiecība pret standarta gaisa spiedienu vidējā jūras līmenī: $p_0 = 101,325$ kPa (jeb 1013,25 mb) |
| $\theta$ | $(T + 273,15)/(T_0 + 273,15)$ , attiecība starp gaisa temperatūru novērošanas punkta augstumā un standarta gaisa temperatūru vidējā jūras līmenī: $T_0 = 15,0$ °C         |

Akustiskās impedances korekcija parasti ir mazāka par dažām vienu dB desmitdaļām. Īpaši jāievēro, ka standarta atmosfēras apstākļos ( $p_0 = 101,325$  kPa un  $T_0 = 15,0$  °C) impedances korekcija ir mazāka par 0,1 dB (0,074 dB). Tomēr, ja temperatūras un atmosfēras spiediena attiecība pret NPD datu references atmosfēras apstākļiem ir ar būtiskām variācijām, korekcija var būt nozīmīgāka.”;

(15) pielikuma 2.7.18. sadaļā “*Lidojuma trajektorijas segmenta parametri*” daļu aiz virsraksta “Jaudas režīms P segmentā” aizstāj ar šādu:

“

*Jaudas režīms P segmentā*

Tabulveida NPD dati apraksta gaisa kuģa troksni vienmērīgā, taisnā lidojumā pa bezgalīgu lidojuma trajektoriju, t. i., pie konstantas dzinēja jaudas  $P$ . Ieteicamā metodoloģija ir faktiskās lidojuma trajektorijas, kurās mainās ātrums un virziens, iedalīt galīgos segmentos; pieņem, ka katrs no šiem segmentiem ir viendabīga, bezgalīga lidojuma trajektorija, kurai ir derīgi NPD

dati. Tomēr šī metodoloģija paredz jaudas režīma izmaiņas segmenta garumā; pieņem, ka jaudas režīms mainās kvadrātiski atkarībā no attāluma, un segmenta sākumā tas ir  $P_1$ , bet beigās –  $P_2$ . Tāpēc ir nepieciešams konkrētajam segmentam noteikt ekvivalento vienmērīgo vērtību  $P$ . Pieņem, ka šī ir vērtība novērotājam vistuvākajā segmenta punktā. Ja novērotājs atrodas blakus segmentam (2.7.k attēls), šo vērtību iegūst ar interpolāciju starp beigu punktu vērtībām, kā norādīts vienādojumā 2.7.8, proti:

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

Ja novērotājs atrodas pirms vai aiz segmenta, tā atbilst vērtībai tuvākajā beigu punktā,  $P_1$  vai  $P_2$ .”;

(16) pielikuma 2.7.19. sadaļu groza šādi:

(a) daļu aiz virsraksta “*Korekcija par ilgumu DV (tikai ekspozīcijas līmeņi LE)*” līdz formulai 2.7.34, to ieskaitot, aizstāj ar šādu:

“*Korekcija par ilgumu  $\Delta V$  (tikai ekspozīcijas līmeņi LE)*”

Ar šo korekciju<sup>6</sup> tiek ņemtas vērā ekspozīcijas līmeņu izmaiņas, ja segmentā faktiskais ātrums attiecībā pret zemi atšķiras no gaisa kuģa references ātruma  $V_{ref}$ , uz kuru attiecas NPD pamatdati.

Līdzīgi kā dzinēju jauda arī ātrums lidojuma trajektorijas segmentā mainās (no  $V_{T1}$  līdz  $V_{T2}$ , kas ir ātrumi, kuri iegūti saskaņā ar B papildinājumu vai no iepriekš aprēķināta lidojuma profila).

Attiecībā uz gaisa segmentiem  $V_{seg}$  ir segmenta ātrums vistuvākajā pieejas punktā  $S$ , kas interpolēts starp segmenta beigu punkta vērtībām, pieņemot, ka tas atkarībā no laika mainās kvadrātiski; proti, ja novērotājs atrodas blakus segmentam:

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

”;

(b) formulu numurus “(2.7.35)”, “(2.7.36)” un “(2.7.37)” aizstāj ar attiecīgi šādiem numuriem:

“(2.7.33)”, “(2.7.34)” un “(2.7.35)”;

(c) divus pirmos vārdus daļā, kas seko aiz virsraksta “Skaņas izplatīšanās ģeometrija”, aizstāj ar šādiem:

“**2.7.m attēls**”;

(d) tabulu otrajā apakšdaļā aizstāj ar šādu:

<sup>6</sup> To uzskata par *ilguma korekciju*, jo tādējādi tiek ņemta vērā gaisa kuģa ātruma ietekme uz skaņas notikuma ilgumu, kas ir saskaņā ar šādu vienkāršu pieņēmumu: ja visi pārējie rādītāji ir vienādi, tad ilgums un līdz ar to arī no trokšņa notikuma uztvertā skaņas enerģija ir apgriezti proporcionāla trokšņa avota ātrumam.

“

|                |               |              |                                           |          |
|----------------|---------------|--------------|-------------------------------------------|----------|
| $a = 0,00384,$ | $b = 0,0621,$ | $c = 0,8786$ | zem spārna<br>uzstādītiem<br>dzinējiem un | (2.7.36) |
| $a = 0,1225,$  | $b = 0,3290,$ | $c = 1$      | fīzelāžā<br>uzstādītiem<br>dzinējiem      | (2.7.37) |

”.

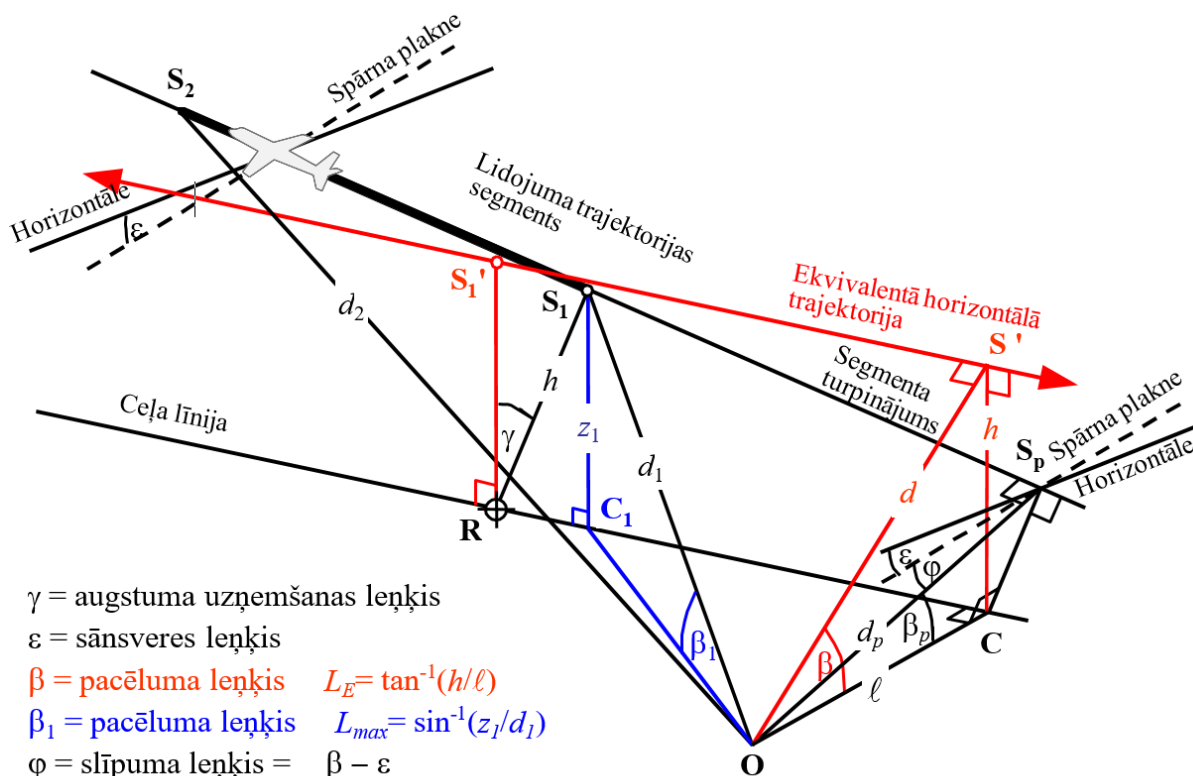
(e) tekstu aiz 2.7.p attēla aizstāj ar šādu:

“Lai aprēķinātu laterālo vājinājumu ar vienādojumu (2.7.40) (kur  $\beta$  mēra vertikālā plaknē), ir ieteicama *horizontāla* lidojuma trajektorijas turpinājuma līnija. Horizontālu lidojuma trajektorijas turpinājuma līniju definē vertikālajā plaknē caur  $S_1S_2$  un ar tādu pašu perpendikulāru slīpo attālumu  $d_p$  no novērotāja. Vizuāli to var attēlot, pagriežot trijstūri **ORS** un ar to saistīto lidojuma trajektoriju ap **OR** (sk. **2.7.p attēlu**) par leņķi  $\gamma$ , tādējādi izveidojot trijstūri **ORS'**. Šīs ekvivalentās lidojuma trajektorijas pacēluma leņķis (kas tagad atrodas vertikālā plaknē) ir  $\beta = \tan^{-1}(h/\ell)$  ( $\ell$  nemainās). Šajā gadījumā, novērotājam atrodoties blakus, leņķis  $\beta$  un rezultējošais laterālais vājinājums  $\Lambda(\beta, \ell)$  ir tāds pats gan parametram  $L_E$ , gan parametram  $L_{max}$ .

**2.7.r attēlā** redzama situācija, kad novērošanas punkts **O** atrodas *aiz galīgā segmenta*, nevis tam līdzās. Tādā gadījumā segments tiek uzlūkots kā bezgalīgas trajektorijas attālinātāka daļa; perpendikulu punktā  $S_p$  var atzīmēt tikai līnijas turpinājumā. Trijstūris **OS<sub>1</sub>S<sub>2</sub>** atbilst **2.7.j attēlam**, kas nosaka segmenta korekciju  $\Delta_F$ . Tomēr šajā gadījumā laterālā vērsuma un vājinājuma parametri nav tik acīmredzami.

2.7.r attēls

**Novērotājs atrodas aiz segmenta**



Lai aprēķinātu maksimālo līmeni, par NPD attāluma parametru uzskata īsāko attālumu līdz segmentam, proti,  $d = d_1$ . Lai aprēķinātu ekspozīcijas līmeni, tas ir tuvākais attālums  $d_p$  no  $O$  līdz  $S_p$  uz lidojuma trajektorijas turpinājuma līnijas; proti, no NPD tabulas interpolētais līmenis ir  $L_{E\infty}(P_1, d_p)$ .

Laterālā vājinājuma ģeometriskie parametri atšķiras atkarībā no tā, vai tiek aprēķināts maksimālais līmenis vai ekspozīcijas līmenis. Lai aprēķinātu *maksimālo līmeni*, korekciju  $\Lambda(\beta, \ell)$  iegūst ar vienādojumu 2.7.40, kur  $\beta = \beta_1 = \sin^{-1}(z_1/d_1)$  un  $\ell = OC_1 = \sqrt{d_1^2 - z_1^2}$ , un  $\beta_1$  un  $d_1$  nosaka trijstūris  $OC_1S_1$  vertikālajā plaknē caur  $O$  un  $S_1$ .

Aprēķinot laterālo vājinājumu tikai gaisa segmentiem un *ekspozīcijas līmeni*,  $\ell$  ir īsākā laterālā nobīde no segmenta turpinājuma ( $OC$ ). Lai definētu pienācīgu  $\beta$  vērtību, ir nepieciešams vizuāli atveidot (bezgalīgu) *ekvivalentu horizontālu lidojuma trajektoriju*, par kuras daļu var uzskatīt segmentu. To velk caur punktu  $S_1'$  augstumā  $h$  virs virsmas, kur  $h$  ir vienāds ar  $RS_1$  garumu – perpendikulu no ceļa līnijas līdz segmentam. Tas ir līdzvērtīgi faktiskās lidojuma trajektorijas turpinājuma līnijas pagriešanai par leņķi  $\gamma$  ap punktu  $R$  (sk. 2.7.q attēlu). Ciktāl  $R$  atrodas uz perpendikula pret  $S_1$  (segmenta punkts, kas ir vistuvākais  $O$ ), ekvivalentas horizontālas trajektorijas konstruēšana ir tāda pati kā gadījumā, kad  $O$  atrodas segmentam līdzās.

Ekvivalentās, horizontālās trajektorijas novērotājam  $O$  vistuvākais pietuvošanās punkts ir pie  $S'$  (slīpais attālums  $d$ ), tādējādi trijstūris  $OCS'$ , kas veidojas vertikālajā plaknē, nosaka pacēluma leņķi  $\beta = \cos^{-1}(\ell/d)$ . Lai gan šāda transformācija var šķist samērā sarežģīta, jāatzīmē, ka pamata avota ģeometrija (ko nosaka  $d_1, d_2$  un  $\phi$ ) nemainās; skaņa, kas virzās no segmenta *novērotāja virzienā*, ir vienkārši tāda pati, kāda tā būtu, ja viss lidojums bezgalīgi turpinātā, slīpā segmentā (par kura daļu modelēšanas vajadzībām uzskata konkrēto segmentu) notiktu pie konstanta ātruma  $V$  un jaudas  $P_1$ . No otras puses, tādas skaņas laterālais vājinājums, kas nāk no dotā segmenta un ko *uztvēris* novērotājs, ir saistīts nevis ar  $\beta_p$

(trajektorijas turpinājuma pacēluma leņķi), bet gan ar  $\beta_p$  (ekvivalentās, horizontālās trajektorijas pacēluma leņķi).

Ņemot vērā, ka modelēšanas vajadzībām tiek pieņemts, ka dzinēju uzstādīšanas vietas efekts  $\Delta_l$  ir divdimensionāls, noteicošo slīpuma leņķi  $\varphi$  mēra sāniski no gaisa kuģa spārna plaknes (notikuma bāzes līmenis vēl aizvien ir tas, ko rada gaisa kuģis, kurš šķērso bezgalīgo lidojuma trajektoriju, kuru atveido turpinātais segments). Tādējādi slīpuma leņķi nosaka vistuvākajā pietuvošanās punktā, proti,  $\varphi = \beta_p - \varepsilon$ , kur  $\beta_p$  ir leņķis  $S_pOC$ .

Gadījumi, kad novērotājs atrodas pirms segmenta, atsevišķi nav aprakstīti; ir skaidrs, ka tie būtībā ir identiski gadījumiem, kad novērotājs atrodas aiz segmenta.

Tomēr, aprēķinot ekspozīcijas līmeni gadījumos, kad novērotājs atrodas aiz zemes segmentiem pacelšanās ieskrējiena laikā vai pirms zemes segmentiem nosēšanās izskrējiena laikā,  $\beta$  vērtība kļūst tāda pati kā tā, ko izmanto maksimālā līmeņa aprēķināšanā.

Atrašanās aiz pacelšanās ieskrējiena segmentiem:

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

Atrašanās pirms nosēšanās izskrējiena segmentiem:

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

Šo konkrēto izteiksmju izmantošanas pamatojums ir saistīts ar ieskrējiena sākuma vērsuma funkcijas piemērošanu aiz pacelšanās ieskrējiena segmentiem un pusapļveida vērsuma pieņemumu pirms nosēšanās izskrējiena segmentiem.

*Galīga garuma segmenta korekcija  $\Delta_F$  (tikai ekspozīcijas līmeņiem  $L_E$ )*

Koriģētais trokšņa ekspozīcijas bāzes līmenis attiecas uz gaisa kuģi, kas atrodas nepārtrauktā, taisnā, vienmērīgā, horizontālā lidojumā (lai gan ar sānsveres leņķi  $\varepsilon$ , kas nav saderīgs ar taisnu lidojumu). Piemērojot (negatīvu) galīga garuma segmenta korekciju  $\Delta_F = 10 \cdot \lg(F)$ , kur  $F$  ir skaņas enerģijas koeficients, ir iespējams vēl vairāk koriģēt šo līmeni līdz vērtībai, kas atbilstu gaisa kuģa lidojumam tikai galīga garuma segmentā (vai ja gaisa kuģis atlikušajā bezgalīga garuma lidojuma trajektorijā neradītu pilnīgi nekādu troksni).

Skaņas enerģijas koeficientā ir ņemts vērā gaisa kuģa trokšņa izteiktais gareniskais vērsums un leņķis, kas ievilkts segmentā novērotāja punktā. Lai gan procesi, kas izraisa vērsumu, ir ļoti sarežģīti, pētījumi liecina, ka iznākuma kontūras praktiski nav atkarīgas no pieņemumu precizitātes par vērsuma īpašībām. Tālāk redzamā izteiksme lielumam  $\Delta_F$  pamatojas uz skaņas starojuma 90 grādu dipola modeli ar ceturtās pakāpes svārstību frekvenci. Pieņem, ka to neietekmē laterālais vērsums un vājinājums. Šīs korekcijas aprēķins sīki izklāstīts **E papildinājumā**.

Skaņas enerģijas koeficients  $F$  ir funkcija no “skata trijstūra”  $OS_1S_2$ , kas attēlots **2.7.j–2.7.1 attēlā**, kā iznākamā tiek iegūta šāda formula:

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

kur

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

kur  $d_\lambda$  ir zināms kā “mērogotais attālums” (sk. **E papildinājumu**) un  $V_{\text{ref}} = 270,05$  ft/s (160 mezglu references ātrumam). Jāievēro, ka  $L_{\text{max}}(P, d_p)$  ir maksimālais līmenis (noteikts pēc NPD datiem) perpendikulārajam attālumam  $d_p$ , NEVIS segmenta  $L_{\text{max}}$ . Ieteicams  $\Delta_F$  piemērot zemāku limitu, proti, -150 dB.

Īpašos gadījumos, kad novērošanas punkti atrodas aiz katra pacelšanās ieskrējiena segmenta, izmanto vienādojumā 2.7.45 izteiktā trokšņa koeficienta aprēķina reducētu formu, kas atbilst īpašajam gadījumam, kad  $q = 0$ .

To apzīmē ar  $\Delta'_{F,d}$ , kur “d” precizē tā izmantošanu izlidošanas operācijām, un aprēķina šādi:

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

kur  $\alpha_2 = \lambda / d_\lambda$ .

Šo konkrēto trokšņa koeficienta formu izmanto saistībā ar ieskrējiena sākuma vērsuma funkciju, kuras piemērošanas metode ir sīkāk izklāstīta turpinājumā.

Īpašos gadījumos, kad novērošanas punkti atrodas pirms katra nosēšanās izskrējiena segmenta, izmanto vienādojumā 2.7.45 izteiktā trokšņa koeficienta aprēķina reducētu formu, kas atbilst īpašajam gadījumam, kad  $q = \lambda$ . To apzīmē ar  $\Delta'_{F,a}$ , kur “a” precizē tā izmantošanu ielidošanas operācijām, un aprēķina šādi:

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

kur  $\alpha_1 = -\lambda / d_\lambda$ .

Izmantošana šādā formā, nepiemērojot nekādu turpmāku horizontālu vērsuma korekciju (atšķirībā no gadījumiem, kad novērošanas vietas atrodas aiz pacelšanās ieskrējiena segmentiem – sk. sadaļu par ieskrējiena sākuma vērsumu), netieši nozīmē pusapļa horizontālu vērsumu pirms nosēšanās izskrējiena segmentiem.

### *Ieskrējiena sākuma vērsuma funkcija $\Delta_{SOR}$*

Gaisa kuģu (īpaši tādu reaktīvo gaisa kuģu, kas aprīkoti ar samērā zemas divkonturitātes pakāpes dzinējiem) troksnim piemīt daivveidīgs starojuma vērsums aizmugurējā lokā, kas ir tipisks reaktīvā dzinēja gāzu strūkļas troksnim. Šis daivveidīgums ir jo izteiktāks, jo lielāks ir reaktīvā gaisa kuģa gāzu strūkļas ātrums un jo mazāks ir gaisa kuģa ātrums. Tas ir īpaši nozīmīgi tajos gadījumos, kad novērotājs atrodas aiz ieskrējiena sākuma un šie abi nosacījumi ir izpildīti. Šis efekts tiek ņemts vērā ar vērsuma funkciju  $\Delta_{SOR}$ .

Funkcija  $\Delta_{SOR}$  ir izskaitļota vairākās trokšņa mērīšanas operācijās, izmantojot mikrofonus, kas novietoti aiz izlidojošā reaktīvā gaisa kuģa *SOR* vai tam blakus.

Attiecīgā ģeometrija parādīta **2.7.r attēlā**. Azimuta leņķi  $\Psi$  starp gaisa kuģa garenasi un vektoru pret novērotāju nosaka pēc formulas

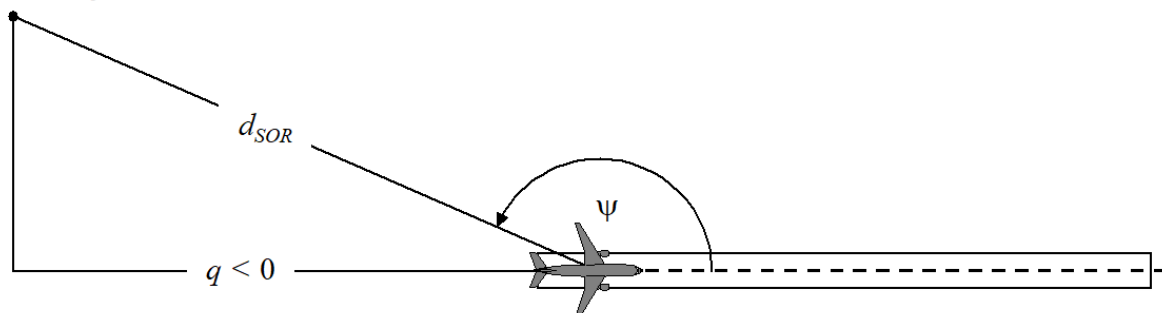
|                                                 |          |
|-------------------------------------------------|----------|
| $\psi = \arccos\left(\frac{q}{d_{SOR}}\right).$ | (2.7.47) |
|-------------------------------------------------|----------|

Relatīvais attālums  $q$  ir negatīvs (sk. **2.7.j attēlu**), tādējādi  $\Psi$  ir no  $90^\circ$  attiecībā pret gaisa kuģa kustību virzienā uz priekšu līdz  $180^\circ$  pretējā virzienā.

### 2.7.r attēls

**Parametru “gaisa kuģis – novērotājs” ģeometrija, lai varētu aplēst vērsuma korekciju**

Novērotājs



Funkcija  $\Delta_{SOR}$  parāda, kā mainās kopējais troksnis, kas rodas pacelšanās ieskrējienā un tiek mērīts aiz ieskrējiena sākuma, attiecībā pret kopējo troksni pacelšanās ieskrējienā, kas mērīts blakus  $SOR$ , ja attālums ir vienāds:

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

kur  $L_{TGR}(d_{SOR}, 90^\circ)$  ir kopējais pacelšanās ieskrējiena trokšņa līmenis punkta attālumā  $d_{SOR}$  blakus  $SOR$ .  $\Delta_{SOR}$  īsteno kā viena lidojuma trajektorijas segmenta (piemēram,  $L_{\max, \text{seg}}$  vai  $L_{E, \text{seg}}$ ) trokšņa līmeņa korekciju, kā aprakstīts vienādojumā 2.7.28.

Ar *turbopropelleru dzinējiem darbināmiem reaktīvajiem gaisa kuģiem*  $SOR$  vērsuma funkciju decibelos aprēķina pēc šāda vienādojuma:

Ja  $90^\circ \leq \Psi < 180^\circ$ , tad:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |          |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| $\Delta_{SOR}^0 = 2329,44 - (8,0573 \cdot \psi) + \left(11,51 \cdot \exp\left(\frac{\pi \cdot \psi}{180}\right)\right) - \left(\frac{3,4601 \cdot \psi}{\ln\left(\frac{\pi \cdot \psi}{180}\right)}\right) - \left(\frac{17403338,3 \cdot \ln\left(\frac{\pi \cdot \psi}{180}\right)}{\psi^2}\right)$ | (2.7.49) |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|

Ar *turbopropelleru dzinējiem darbināmiem gaisa kuģiem*  $SOR$  vērsuma funkciju decibelos aprēķina pēc šāda vienādojuma:

Ja  $90^\circ \leq \Psi < 180^\circ$ , tad:

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| $\begin{aligned} \Delta_{SOR}^0 &= -34643,898 + \left( \frac{30722161,987}{\psi} \right) \\ &- \left( \frac{11491573930,510}{\psi^2} \right) \\ &+ \left( \frac{2349285669062}{\psi^3} \right) \\ &- \left( \frac{283584441904272}{\psi^4} \right) \\ &+ \left( \frac{20227150391251300}{\psi^5} \right) \\ &- \left( \frac{790084471305203000}{\psi^6} \right) \\ &+ \left( \frac{13050687178273800000}{\psi^7} \right) \end{aligned}$ | (2.7.50) |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|

Ja attālums  $d_{SOR}$  ir lielāks par normalizēto distances vērtību  $d_{SOR,0}$ , tad vērsuma korekcijas vērtību reizina ar korekcijas koeficientu, lai ņemtu vērā faktu, ka jo lielāks ir attālums no gaisa kuģa, jo mazāk izteikts ir vērsums; proti,

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

Normalizētā attāluma vērtība  $d_{SOR,0}$  ir vienāda ar 762 m (2500 pēdas).

Iepriekš aprakstītā  $\Delta_{SOR}$  korekcijas funkcija lielākoties aptver pacelšanās ieskrējiena sākuma izteikto vērsuma efektu vietās, kas atrodas aiz  $SOR$  (jo tas atrodas uztvērējiem vistuvāk un ir ar vislielāko reaktīvās lidmašīnas gāzu strūkļas ātruma attiecību pret gaisa kuģa ātrumu). Tomēr šādi noteiktā  $\Delta_{SOR}$  izmantošana ir “vispārattiecināta” uz pozīcijām, kas atrodas aiz *katra* atsevišķa pacelšanās ieskrējiena segmenta, nevis tikai aiz ieskrējiena sākuma punkta (pacelšanās gadījumā). *Noteikto  $\Delta_{SOR}$  nepiemēro ne pozīcijām pirms atsevišķiem pacelšanās ieskrējiena segmentiem, ne arī pozīcijām aiz vai pirms atsevišķiem nosēšanās izskrējiena segmentiem.*

Parametrus  $d_{SOR}$  un  $\Psi$  aprēķina attiecībā pret katra atsevišķā ieskrējiena vai izskrējiena segmenta sākumu. Notikuma līmeni  $L_{SEG}$  attiecībā uz vietu, kas atrodas aiz dotā pacelšanās ieskrējiena segmenta, aprēķina tā, lai būtu atbilstība  $\Delta_{SOR}$  funkcijas formulām: būtībā to aprēķina references punktam, kas atrodas blakus segmenta sākuma punktam un tādā pašā

attālumā  $d_{SOR}$  kā faktiskais punkts, un pēc tam koriģē ar  $\Delta_{SOR}$ , lai iegūtu notikuma līmeni faktiskajā punktā.

**Piezīme.** Ar jaunākajiem šā pielikuma grozījumiem formulas (2.7.53), (2.7.54) un (2.7.55) ir svītrotas.”;

(17) pielikuma 2.8. sadaļu aizstāj ar šādu:

#### **“2.8. Pakļautība trokšņa iedarbībai**

##### *Trokšņa iedarbībai pakļautās zonas noteikšana*

Novērtējot trokšņa iedarbībai pakļauto zonu, pamatojas uz trokšņa novērtēšanas punktiem  $4\text{ m} \pm 0,2$  augstumā virs zemes, kas atbilst 2.5., 2.6. un 2.7. punktā definētajiem uztvērēja punktiem, ko atsevišķiem avotiem aprēķina koordinātu tīklā.

Koordinātu tīkla punktiem, kas atrodas ēkās, trokšņa līmeņa rezultātu piešķir, izmantojot klusākos tuvumā esošos trokšņa uztvērēju punktus ārpus ēkām, izņemot attiecībā uz gaisa kuģu radīto troksni, kad aprēķinu veic, neņemot vērā ēku esību, un šādā gadījumā tieši izmanto trokšņa uztvērēja punktu, kas atrodas ēkā.

Atkarībā no koordinātu tīkla izšķirtspējas atbilstošo zonu piešķir katram aprēķina punktam koordinātu tīklā. Piemēram,  $10\text{ m} \times 10\text{ m}$  koordinātu tīklā katrs novērtēšanas punkts atbilst  $100$  kvadrātmetru lielumam, kas ir pakļauts aprēķinātā trokšņa līmeņa iedarbībai.

##### *Trokšņa novērtēšanas punktu piešķiršana ēkām, kurās nav mājokļu*

Novērtējot trokšņa iedarbībai pakļautās ēkas, kurās nav mājokļu, piemēram, skolas un slimnīcas, pamatojas uz trokšņa novērtēšanas punktiem  $4\text{ m} \pm 0,2$  augstumā virs zemes, kas atbilst 2.5., 2.6. un 2.7. punktā definētajiem uztvērēja punktiem.

Lai novērtētu ēkas, kurās nav mājokļu un kuras ir pakļautas gaisa kuģu radītajam troksnim, katru ēku piesaista trokšņainākajam trokšņa uztvērēja punktam, kas atrodas pašā ēkā vai, ja tāda nav, to aptverošajā koordinātu tīklā.

Lai novērtētu ēkas, kurās nav mājokļu un kuras ir pakļautas trokšņa avotiem uz zemes, uztvērēju punktus izvieto aptuveni  $0,1\text{ m}$  no ēku fasādēm. Atstarojumus no aplūkojamās fasādes aprēķinā neiekļauj. Pēc tam ēku piesaista trokšņainākajam uztvērēja punktam uz tās fasādēm.

##### *Trokšņa iedarbībai pakļauto mājokļu un mājokļos dzīvojošo cilvēku noteikšana*

Lai novērtētu mājokļu pakļautību trokšņa iedarbībai un mājokļos dzīvojošo cilvēku pakļautību trokšņa iedarbībai, aplūko tikai dzīvojamās ēkas. Attiecībā uz nedzīvojamām ēkām, ko izmanto tikai un vienīgi skolu, slimnīcu, biroju vai rūpnīcu vajadzībām, pieņem, ka tajās nav ne mājokļu, ne cilvēku. Piesaistot mājokļus un mājokļos dzīvojošos cilvēkus dzīvojamajām ēkām, pamatojas uz jaunākajiem oficiālajiem datiem (atkarībā no attiecīgajiem dalībvalsts noteikumiem).

Mājokļu skaits dzīvojamās ēkās un mājokļos dzīvojošo cilvēku skaits ir svarīgi starpposma parametri, lai novērtētu pakļautību trokšņa iedarbībai. Diemžēl attiecīgie dati ne vienmēr ir pieejami. Tālāk izklāstīts, kā šos parametrus atveidot no pieejamākiem datiem.

Izmantotie saīsinājumi:

$BA$  = ēkas pamata laukums

$DFS$  = dzīvojamā platība

$DUFS$  = dzīvojamās vienības platība

$H$  = ēkas augstums

$FSI$  = dzīvojamā platība uz vienu mājoklī dzīvojošu personu

$Dw$  = mājokļu skaits

$Inh$  = mājokļos dzīvojošo cilvēku skaits

$NF$  = stāvu skaits

$V$  = dzīvojamo ēku tilpums

Lai aprēķinātu mājokļu skaitu un mājokļos dzīvojošo cilvēku skaitu, izmanto tālāk aprakstīto 1. vai 2. paņēmieni atkarībā no tā, kādi dati ir pieejami.

1. paņemiens: dati par mājokļu skaitu un tajos dzīvojošo cilvēku skaitu ir pieejami

1A:

Mājokļos dzīvojošo cilvēku skaits vai nu ir zināms, vai ir aplēsts, pamatojoties uz dzīvojamo vienību skaitu. Šajā gadījumā ēkas mājokļos dzīvojošo cilvēku skaits ir to cilvēku skaita summa, kuri dzīvo ēkas visās dzīvojamajās vienībās:

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

1B:

Mājokļu skaits vai mājokļos dzīvojošo cilvēku skaits ir zināms tikai vienumiem, kas lielāki par ēku, piem., tautas skaitīšanas iecirkņiem, kvartāliem, rajoniem vai pat veselām pašvaldībām. Šādā gadījumā ēkas mājokļu skaitu un mājokļos dzīvojošo cilvēku skaitu aplēš, pamatojoties uz ēkas tilpumu:

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

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

Indekss “total” šeit nozīmē attiecīgo vienumu. Ēkas tilpums ir tās pamata laukuma reizinājums ar tās augstumu:

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

Ja ēkas augstums nav zināms, to aplēš, pamatojoties uz stāvu skaitu  $NF_{building}$ , pieņemot, ka viena stāva vidējais augstums ir 3 m:

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

Ja nav zināms arī stāvu skaits, aprēķinā izmanto rajonam vai apgabalam tipisku stāvu skaitu. Aplūkotajā vienumā ietilpstošo dzīvojamo ēku kopējo tilpumu  $V_{total}$  aprēķina kā visu attiecīgā vienuma dzīvojamo ēku tilpumu summu:

(2.8.5)

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

2. paņēmieni: dati par mājokļos dzīvojošo cilvēku skaitu nav pieejami

Šādā gadījumā mājokļos dzīvojošo cilvēku skaitu aplēš, vadoties no vidējās dzīvojamās platības uz vienu mājoklī dzīvojošu personu  $FSI$ . Ja šis parametrs nav zināms, izmanto standarta vērtību.

2A:

Dzīvojamā platība ir zināma, vadoties no dzīvojamo vienību skaita.

Šādā gadījumā katrā dzīvojamajā vienībā dzīvojošo cilvēku skaitu aplēš šādi:

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

Pēc tam ēkas mājokļos dzīvojošo cilvēku kopējo skaitu var aplēst kā 1A gadījumā.

2 B:

Ir zināma visas ēkas dzīvojamā platība, t. i., ir zināma visu ēkas dzīvojamo vienību dzīvojamo platību summa.

Šādā gadījumā mājokļos dzīvojošo cilvēku skaitu aplēs šādi:

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

2C:

Ir zināma dzīvojamā platība tikai par ēku lielākiem vienumiem, piem., tautas skaitīšanas iecirkņiem, kvartāliem, rajoniem vai pat veselām pašvaldībām.

Šādā gadījumā ēkas mājokļos dzīvojošo cilvēku skaitu aplēs, pamatojoties uz ēkas tilpumu, kā aprakstīts 1B paņēmienā, un mājokļos dzīvojošo cilvēku kopējo skaitu aplēs šādi:

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

2D:

Dzīvojamā platība nav zināma.

Šādā gadījumā ēkas mājokļos dzīvojošo cilvēku skaitu aplēs, kā aprakstīts 2B paņēmienā, un dzīvojamo platību aplēs šādi:

(2.8.9)

|                                                                  |         |
|------------------------------------------------------------------|---------|
| $DFS_{building} = BA_{building} \times 0,8 \times NF_{building}$ | (2.8.9) |
|------------------------------------------------------------------|---------|

Koeficientu 0,8 izmanto, lai *kopējo platību pārrēķinātu dzīvojamā platībā*. Ja ir zināms cits platībai reprezentatīvs koeficients, izmanto to un skaidri dokumentē. Ja ēkas stāvu skaits nav zināms, to aplēs, vadoties pēc ēkas augstuma  $H_{building}$ ; parasti iznākums nav vesels skaitlis:

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

Ja nav zināms ne ēkas augstums, ne stāvu skaits, aprēķinā izmanto rajonam vai apgabalam reprezentatīvu stāvu skaitu.

#### *Trokšņa novērtēšanas punktu piešķiršana mājokļiem un mājokļos dzīvojošajiem cilvēkiem*

Novērtējot trokšņa iedarbībai pakļautos mājokļus un mājokļos dzīvojošos cilvēkus, pamatojas uz trokšņa novērtēšanas punktiem 4 m ± 0,2 augstumā virs zemes, kas atbilst 2.5., 2.6. un 2.7. punktā definētajiem uztvērēja punktiem.

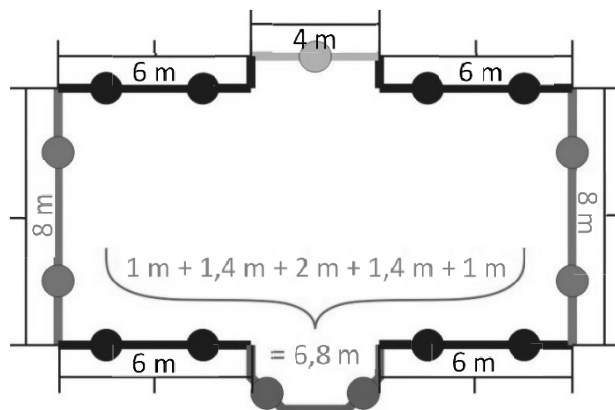
Lai saistībā ar gaisa kuģu radīto troksni aprēķinātu mājokļu skaitu un mājokļos dzīvojošo cilvēku skaitu, visus ēkas mājokļus un mājokļos dzīvojošos cilvēkus piesaista trokšņainākajam trokšņa uztvērēja punktam, kas atrodas pašā ēkā vai, ja tāda nav, to aptverošajā koordinātu tīklā.

Lai saistībā ar trokšņa avotiem uz zemes aprēķinātu mājokļu skaitu un tajos dzīvojošo cilvēku skaitu, uztvērēju punktus izvieto aptuveni 0,1 m no dzīvojamo ēku fasādēm. Atstarojumus no aplūkojamās fasādes aprēķinā neiekļauj. Lai izvietotu uztvērēju punktus, izmanto vai nu šādu 1. paņēmiena, vai 2. paņēmiena procedūru.

1. paņēmiens: katru fasādi sadala regulāros nogriežņos

#### *2.8.a attēls*

**Uztveršanas punktu atrašanās vietas ap ēku saskaņā ar 1. paņēmieni – piemērs**



a) Segmenti, kas garāki par 5 m, tiek sadalīti pēc iespējas garākos regulāros nogriežņos, taču tā, lai to garums būtu mazāks par vai vienāds ar 5 m. Uztveršanas punktus izvieto katra regulārā nogriežņa vidū.

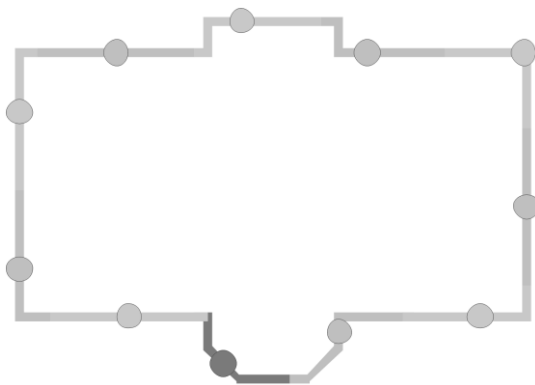
b) Atlikušos segmentus, kuru garums pārsniedz 2,5 m, atveido ar vienu uztveršanas punktu katra segmenta vidū.

c) Atlikušos blakus esošos segmentus, kuru kopējais garums pārsniedz 5 m, uzskata par polilīnijas objektiem līdzīgi kā aprakstīts a) un b) gadījumā.

2. paņēmieni: fasādes sadala konkrētos garumos no daudzstūra sākuma

2.8.b attēls

**Uztveršanas punktu atrašanās vietas ap ēku saskaņā ar 2. paņēmieni – piemērs**



a) Fasādes aplūko atsevišķi vai arī sadala ik pēc 5 m, sākot no izejas pozīcijas uz priekšu, un uztvērējus izvieto pusceļā no fasādes vai 5 m segmenta.

b) Atlikušajā daļā uztveršanas punkts atrodas tās viduspunktā.

*Mājokļu un tajos dzīvojošo cilvēku piesaistīšana uztveršanas punktiem*

Ja ir pieejama informācija par mājokļu atrašanās vietu ēku perimetros, attiecīgais mājoklis un cilvēki, kas tajā dzīvo, tiek piesaistīti uztveršanas punktam minētā mājokļa visvairāk iedarbībai pakļautajā fasādē. Piemēram, savrupmājām, dvīņu mājām un rindu mājām vai daudzdzīvokļu ēkām, ja ir zināms ēkas iekšējais dalījums, vai ēkām, kuru telpu platība norāda uz vienu mājokli katrā stāvā, vai ēkām, kuru telpu platība un augstums norāda uz vienu mājokli katrā ēkā.

Ja nav pieejama informācija par mājokļu atrašanās vietu ēku perimetros, kā paskaidrots iepriekš, lai aplēstu ēkā esošo mājokļu un mājokļos dzīvojošo cilvēku pakļautību trokšņa iedarbībai, izmanto attiecīgi vienu no divām turpmāk minētajām metodēm.

a) Pieejamā informācija liecina, ka mājokļi daudzdzīvokļu ēkā ir izvietoti tā, ka tiem ir viena fasāde, kas pakļauta trokšņa iedarbībai

Šajā gadījumā mājokļu un mājokļos dzīvojošo cilvēku skaita piedalīšanu uztveršanas punktiem sver pēc attiecīgās fasādes garuma saskaņā ar 1. vai 2. gadījuma procedūru tā, lai visu uztveršanas punktu summa atspoguļotu ēkai piesaistīto mājokļu un mājokļos dzīvojošo cilvēku kopējo skaitu.

b) Pieejamā informācija liecina, ka mājokļi daudzdzīvokļu ēkā ir izvietoti tā, ka tiem ir vairāk nekā viena fasāde, kas pakļauta trokšņa iedarbībai, vai arī nav pieejama informācija par to, cik daudzas mājokļu fasādes ir pakļautas trokšņa iedarbībai.

Šādā gadījumā katrai ēkai piesaistīto uztvērēju atrašanās vietu kopumu sadala zemākajā un augstākajā pusē, pamatojoties uz katrai ēkai aprēķināto novērtēšanas līmeņu vidējo vērtību<sup>7</sup>. Ja uztveršanas punktu skaits ir nepāra skaitlis, procedūru piemēro, neņemot vērā tā uztvērēja atrašanās vietu, kur ir zemākais trokšņa līmenis.

Katram datu kopas augstākās puses uztveršanas punktam mājokļu un tajos dzīvojošo cilvēku skaitu sadala vienādi, lai datu kopas augstākās puses visu uztveršanas punktu summa atspoguļotu mājokļu un mājokļos dzīvojošo cilvēku kopējo skaitu. Uztvērējiem datu kopas zemākajā pusē netiks piesaistīti ne mājokļi, ne mājokļos dzīvojošie cilvēki<sup>8</sup>.”;

(18) pielikuma D papildinājumu groza šādi:

(a) pirmo apakšdaļu aiz D-1. tabulas aizstāj ar šādu:

“**D-1. tabulā** norādītos vājinājuma koeficientus var uzskatīt par spēkā esošiem pieņemamos temperatūras un mitruma diapazonos. Tomēr, lai pārbaudītu, vai ir vajadzīgas kādas korekcijas, būtu jāizmanto modelis SAE ARP-5534 vidējo atmosfēras absorbcijas koeficientu aprēķinam vidējai temperatūrai  $T$  un relatīvajam mitrumam  $RH$  lidostā. Ja no šo koeficientu salīdzinājuma ar **D-1. tabulā** dotajiem koeficientiem tiek secināts, ka ir nepieciešama korekcija, būtu jāizmanto šāda metode.”;

(b) trešajā apakšdaļā aiz D-1. tabulas 2. un 3. punktu aizstāj ar šādiem:

“2. pēc tam koriģēto spektru pielāgo katrai no desmit NPD standarta distancēm  $d_i$ , izmantojot vājinājuma vērtības gan i) SAE AIR-1845 atmosfērai, gan ii) lietotāja precizētajai atmosfērai (pamatojoties uz SAE ARP-5534).

i) SAE AIR-1845 atmosfēras gadījumā:

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

ii) lietotāju precizētās atmosfēras gadījumā:

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

kur  $\alpha_{n,5534}$  ir atmosfēras absorbcijas koeficients frekvenču joslai  $n$  (izteikta dB/m), kas tiek aprēķināts, izmantojot parametru SAE ARP-5534, ar temperatūru  $T$  un relatīvo mitrumu  $RH$ ;

3. katrai NPD distances vērtībai  $d_i$  abus spektrus A-izsvaro, un to decibelu summu aprēķina, lai noteiktu A-izsvarotos līmeņus  $L_{A,5534}$  un  $L_{A,ref}$ , kurus pēc tam aritmētiski atņem:

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

”;

<sup>7</sup> Vidējā vērtība ir vērtība, kas atdala datu kopas augstāko pusi (50 %) no zemākās puses (50 %).

<sup>8</sup> Datu kopas zemāko pusi drīkst asimilēt, ja ir relatīvi mierīgas fasādes. Ja, piemēram, pamatojoties uz ēku atrašanās vietu attiecībā pret dominējošajiem trokšņa avotiem, jau iepriekš ir zināms, kādas uztvērēju atrašanās vietas dos augstākos/zemākos trokšņa līmeņus, nav vajadzības aprēķināt troksni zemākajai pusei.

(19) pielikuma F papildinājumu groza šādi:

(a) F-1. tabulu aizstāj ar šādu:

“

| Kategorija | Koeficients | 63    | 125   | 250   | 500   | 1000  | 2000  | 4000 | 8000 |
|------------|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|
| 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. tabulu aizstāj ar šādu:

| Apraksts                | Min. ātrums, piekura ir spēkā (km/h) | Maks. ātrums, piekura ir spēkā (km/h) | Katēgorija | $\alpha_m$ (63 Hz) | $\alpha_m$ (125 Hz) | $\alpha_m$ (250 Hz) | $\alpha_m$ (500 Hz) | $\alpha_m$ (1 kHz) | $\alpha_m$ (2 kHz) | $\alpha_m$ (4 kHz) | $\alpha_m$ (8 kHz) | $\beta_m$ |
|-------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|------------|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-----------|
| Reference s ceļa segums | --                                   | --                                    | 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       |
| 1-līmeņa 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       |
| 2-līmeņu 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       |
| 2-līmeņu ZOAB (smalks)  | 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               | -0,1      |

|                                         |    |     |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-----------------------------------------|----|-----|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|                                         |    |     |       |      |      |      |      |      |      |      |      | 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  |
| Betons ar grubiļainu faktūru            | 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  |
| Optimizēts betons ar grubiļainu faktūru | 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  |

|                                       |    |     |       |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|---------------------------------------|----|-----|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
|                                       |    |     | b     |      |      |      |      |      |      |      |      | 0    |
| Smalkrievots betons                   | 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  |
| Apstrādātā virsma                     | 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  |
| Cietie elementi skuju rakstā          | 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  |
| Cietie elementi, kas nav skuju rakstā | 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  |
| Klusi cietie elementi                 | 30 | 60  | 1     | 26,8 | 13,7 | 11,9 | 3,9  | -1,8 | -5,8 | -2,7 | 0,2  | -1,7 |
|                                       |    |     | 2     | 9,2  | 5,7  | 4,8  | 2,3  | 4,4  | 5,1  | 5,4  | 0,9  | 0,0  |

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

”;

(20) pielikuma G papildinājumu groza šādi:

(a) G-1. tabulā otro tabulu aizstāj ar šādu:

“

| $L_{r,TR,i}$ |                                                |                                                      |
|--------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Viļņa garums | Sliežu nelīdzenums                             |                                                      |
|              | E                                              | M                                                    |
|              | EN ISO 3095:2013 (labi uzturēta un ļoti gluda) | Tīkla vidējais parametrs (normāli uzturēta un gluda) |
| 2000 mm      | 17,1                                           | 35,0                                                 |
| 1600 mm      | 17,1                                           | 31,0                                                 |
| 1250 mm      | 17,1                                           | 28,0                                                 |
| 1000 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. tabulu aizstāj ar šādu:

“

| A <sub>3,i</sub>                                |                                                             |                                                             |                                                             |                                                             |                                                              |
|-------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| 1.1.<br><br>Vi<br>ļņ<br>a<br>ga<br>ru<br>m<br>s | Riteņa<br>slodze<br>50 kN –<br>riteņa<br>diametrs<br>360 mm | Riteņa<br>slodze<br>50 kN –<br>riteņa<br>diametrs<br>680 mm | Riteņa<br>slodze<br>50 kN –<br>riteņa<br>diametrs<br>920 mm | Riteņa<br>slodze<br>25 kN –<br>riteņa<br>diametrs<br>920 mm | Riteņa<br>slodze<br>100 kN –<br>riteņa<br>diametrs<br>920 mm |
| 2000 mm                                         | 0,0                                                         | 0,0                                                         | 0,0                                                         | 0,0                                                         | 0,0                                                          |
| 1600 mm                                         | 0,0                                                         | 0,0                                                         | 0,0                                                         | 0,0                                                         | 0,0                                                          |
| 1250 mm                                         | 0,0                                                         | 0,0                                                         | 0,0                                                         | 0,0                                                         | 0,0                                                          |
| 1000 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. tabulas pirmo tabulu aizstāj ar šādu:

| $L_{H,TR,i}$ |                                            |                                              |                                       |                                      |                                             |                                      |             |                               |
|--------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------------|--------------------------------------|-------------|-------------------------------|
| Frekvence    | Sliežu ceļa pamats / Sliežu starpliku tips |                                              |                                       |                                      |                                             |                                      |             |                               |
|              | M/S                                        | M/M                                          | M/H                                   | B/S                                  | B/M                                         | B/H                                  | W           | D                             |
|              | Monobloka gulšņi uz mīksta starplikas      | Monobloka gulšņi uz vidēji cietas starplikas | Monobloka gulšņi uz cietas starplikas | Divbloku gulšņi uz mīksta starplikas | Divbloku gulšņi uz vidēji cietas starplikas | Divbloku gulšņi uz cietas starplikas | Koka gulšņi | Tiešs stiprinājums uz tiltiem |
| 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                         |
| 1000 Hz      | 107,1                                      | 104,4                                        | 102,5                                 | 107,9                                | 104,7                                       | 101,1                                | 105,4       | 111,8                         |
| 1250 Hz      | 108,3                                      | 106,0                                        | 104,2                                 | 108,9                                | 106,3                                       | 103,4                                | 106,5       | 113,9                         |
| 1600 Hz      | 108,5                                      | 106,8                                        | 105,4                                 | 108,8                                | 107,1                                       | 105,4                                | 106,4       | 115,5                         |
| 2000 Hz      | 109,7                                      | 108,3                                        | 107,1                                 | 109,8                                | 108,8                                       | 107,7                                | 107,5       | 114,9                         |
| 2500 Hz      | 110,0                                      | 108,9                                        | 107,9                                 | 110,2                                | 109,3                                       | 108,5                                | 108,1       | 118,2                         |
| 3150 Hz      | 110,0                                      | 109,1                                        | 108,2                                 | 110,1                                | 109,4                                       | 108,7                                | 108,4       | 118,3                         |

|          |       |       |       |       |       |       |       |       |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 4000 Hz  | 110,0 | 109,4 | 108,7 | 110,1 | 109,7 | 109,1 | 108,7 | 118,4 |
| 5000 Hz  | 110,3 | 109,9 | 109,4 | 110,3 | 110,0 | 109,6 | 109,1 | 118,9 |
| 6300 Hz  | 110,0 | 109,9 | 109,7 | 109,9 | 109,8 | 109,6 | 109,1 | 117,5 |
| 8000 Hz  | 110,1 | 110,3 | 110,4 | 110,0 | 110,0 | 109,9 | 109,5 | 117,9 |
| 10000 Hz | 110,6 | 111,0 | 111,4 | 110,4 | 110,5 | 110,6 | 110,2 | 118,6 |

”;

(d) G-3. tabulu groza šādi:

– “ $L_{H, VEH, i}$ ” sadaļas 1. slejā:

11. rindu aizstāj ar šādu: “315 Hz”;

21. rindu aizstāj ar šādu: “3150 Hz”;

24. rindu aizstāj ar šādu: “6300 Hz”;

– “ $L_{H, VEH, SUP, i}$ ” sadaļas 1. slejā:

11. rindu aizstāj ar šādu: “315 Hz”;

21. rindu aizstāj ar šādu: “3150 Hz”;

24. rindu aizstāj ar šādu: “6300 Hz”;

(e) G-4. tabulu aizstāj ar šādu:

“

| $L_{R, IMPACT, i}$ |                                                  |
|--------------------|--------------------------------------------------|
| Viļņa garums       | Vienlīmeņa<br>pārmijas/pārvedas/krustojumi/100 m |
| 2000 mm            | 22,0                                             |
| 1600 mm            | 22,0                                             |
| 1 250 mm           | 22,0                                             |
| 1000 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. tabulā:

- 12. rindas 1. sleju aizstāj ar šādu: “315 Hz”;
- 22. rindas 1. sleju aizstāj ar šādu: “3150 Hz”;
- 25. rindas 1. sleju aizstāj ar šādu: “6300 Hz”;
- 25. rindas 4. sleju aizstāj ar šādu: “81,4”;
- 25. rindas 5. sleju aizstāj ar šādu: “80,7”;

(g) G-6. tabulas 1. slejā:

- 11. rindu aizstāj ar šādu: “315 Hz”;
- 21. rindu aizstāj ar šādu: “3150 Hz”;
- 24. rindu aizstāj ar šādu: “6300 Hz”;

(h) G-7. tabulu aizstāj ar šādu:

“

| $L_{H,bridge,i}$ |           |           |
|------------------|-----------|-----------|
| Frekvence        | +10 dB(A) | +15 dB(A) |
| 50 Hz            | 85,2      | 90,1      |
| 63 Hz            | 87,1      | 92,1      |
| 80 Hz            | 91,0      | 96,0      |
| 100 Hz           | 94,0      | 99,5      |
| 125 Hz           | 94,4      | 99,9      |
| 160 Hz           | 96,0      | 101,5     |
| 200 Hz           | 92,5      | 99,6      |
| 250 Hz           | 96,7      | 103,8     |
| 315 Hz           | 97,4      | 104,5     |
| 400 Hz           | 99,4      | 106,5     |

|          |       |       |
|----------|-------|-------|
| 500 Hz   | 100,7 | 107,8 |
| 630 Hz   | 102,5 | 109,6 |
| 800 Hz   | 107,1 | 116,1 |
| 1000 Hz  | 109,8 | 118,8 |
| 1250 Hz  | 112,0 | 120,9 |
| 1600 Hz  | 107,2 | 109,5 |
| 2000 Hz  | 106,8 | 109,1 |
| 2500 Hz  | 107,3 | 109,6 |
| 3150 Hz  | 99,3  | 102,0 |
| 4000 Hz  | 91,4  | 94,1  |
| 5000 Hz  | 86,9  | 89,6  |
| 6300 Hz  | 79,7  | 83,6  |
| 8000 Hz  | 75,1  | 79,0  |
| 10000 Hz | 70,8  | 74,7  |

”.

(21) pielikuma I papildinājumu groza šādi:

(a) papildinājuma nosaukumu aizstāj ar šādu:

**“I papildinājums. Gaisa kuģu trokšņa avotu datubāze – gaisa kuģu trokšņa un lidtehniskie (ANP) dati”**

(b) I-1. tabulā rindas, sākot ar rindu “

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

“

un līdz tabulas pēdējai rindai, aizstāj ar šādām:

“

|        |   |      |  |  |  |           |
|--------|---|------|--|--|--|-----------|
| 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. tabulā rindas, kas atbilst AIRCFTID 737700 un 737800 attiecīgi aizvieto ar šādām:

“

|        |                             |        |   |        |         |         |         |       |        |   |         |           |      |      |        |
|--------|-----------------------------|--------|---|--------|---------|---------|---------|-------|--------|---|---------|-----------|------|------|--------|
| 737700 | Boeing 737-700/CFM56-7B24   | Reakt. | 2 | Liel s | Komerc. | 154 500 | 129 200 | 444 5 | 24 000 | 3 | CF567 B | CN T (lb) | 20 6 | 10 4 | Spārns |
| 737800 | Boeing 737-800 / CFM56-7B26 | Reakt. | 2 | Liel s | Komerc. | 174 200 | 146 300 | 543 5 | 26 300 | 3 | CF567 B | CN T (lb) | 20 6 | 10 4 | Spārns |

”

(d) I-2. tabulā pievieno šādas rindas:

“

|              |                                                                                  |                |   |           |             |             |             |          |            |   |              |             |         |         |            |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------|----------------|---|-----------|-------------|-------------|-------------|----------|------------|---|--------------|-------------|---------|---------|------------|
| 7378M<br>AX  | Boeing<br>737<br>MAX 8<br>/ CFM<br>Leap1B<br>-27                                 | Reakt.         | 2 | Liels     | Komer<br>c. | 181 2<br>00 | 152 8<br>00 | 496<br>5 | 26 4<br>00 | 4 | 7378M<br>AX  | CNT<br>(lb) | 21<br>6 | 10<br>3 | Spār<br>ns |
| A350-<br>941 | Airbus<br>A350-<br>941 /<br>RR<br>Trent<br>XWB-<br>84                            | Reakt.         | 2 | Sma<br>gs | Komer<br>c. | 610 6<br>81 | 456 3<br>56 | 655<br>8 | 84 2<br>00 | 4 | A350-<br>941 | CNT<br>(lb) | 23<br>9 | 13<br>9 | Spār<br>ns |
| ATR72        | Avions<br>de<br>Transpo<br>rt<br>Regiona<br>l ATR<br>72-<br>212A /<br>PW127<br>F | Turbopr<br>op. | 2 | Liels     | Komer<br>c. | 50 71<br>0  | 49 27<br>0  | 336<br>0 | 7587       | 4 | ATR72        | CNT<br>(lb) | 24<br>0 | 14<br>0 | Prop.      |

”

(e) I-3. tabulā pievieno šādas rindas:

“

|        |         |   |                                              |      |      |            |   |  |       |  |
|--------|---------|---|----------------------------------------------|------|------|------------|---|--|-------|--|
| 737800 | DEFAULT | 1 | Augst.<br>samazināš.-<br>Mazās gāzes<br>rež. | A_00 | 6000 | 248,9<br>3 | 3 |  |       |  |
| 737800 | DEFAULT | 2 | Mazās gāzes<br>rež. noteiktā<br>augstumā     | A_00 | 3000 | 249,5      |   |  | 25437 |  |
| 737800 | DEFAULT | 3 | Mazās gāzes<br>rež. noteiktā<br>augstumā     | A_01 | 3000 | 187,1<br>8 |   |  | 3671  |  |
| 737800 | DEFAULT | 4 | Mazās gāzes<br>rež. noteiktā<br>augstumā     | A_05 | 3000 | 174,6<br>6 |   |  | 5209  |  |
| 737800 | DEFAULT | 5 | Augst.<br>samazināš.-<br>Mazās gāzes<br>rež. | A_15 | 3000 | 151,4<br>1 | 3 |  |       |  |
| 737800 | DEFAULT | 6 | Augst.<br>samazināš.                         | A_30 | 2817 | 139,1<br>1 | 3 |  |       |  |

|          |           |   |                                     |        |      |       |      |       |        |    |
|----------|-----------|---|-------------------------------------|--------|------|-------|------|-------|--------|----|
| 737800   | DEFAULT   | 7 | Nosēš.                              | A_30   |      |       |      | 393,8 |        |    |
| 737800   | DEFAULT   | 8 | Ātruma samaz.                       | A_30   |      | 139   |      |       | 3837,5 | 40 |
| 737800   | DEFAULT   | 9 | Ātruma samaz.                       | A_30   |      | 30    |      |       | 0      | 10 |
| 737MAX8  | DEFAULT   | 1 | Augst. samazināš.- Mazās gāzes rež. | A_00   | 6000 | 249,2 | 3    |       |        |    |
| 737MAX8  | DEFAULT   | 2 | Mazās gāzes rež. noteiktā augstumā  | A_00   | 3000 | 249,7 |      |       | 24557  |    |
| 737MAX8  | DEFAULT   | 3 | Mazās gāzes rež. noteiktā augstumā  | A_01   | 3000 | 188,5 |      |       | 4678   |    |
| 737MAX8  | DEFAULT   | 4 | Mazās gāzes rež. noteiktā augstumā  | A_05   | 3000 | 173,7 |      |       | 4907   |    |
| 737MAX8  | DEFAULT   | 5 | Augst. samazināš.- Mazās gāzes rež. | A_15   | 3000 | 152   | 3    |       |        |    |
| 737MAX8  | DEFAULT   | 6 | Augst. samazināš.                   | A_30   | 2817 | 139   | 3    |       |        |    |
| 737MAX8  | DEFAULT   | 7 | Nosēš.                              | A_30   |      |       |      | 393,8 |        |    |
| 737MAX8  | DEFAULT   | 8 | Ātruma samaz.                       | A_30   |      | 139   |      |       | 3837,5 | 40 |
| 737MAX8  | DEFAULT   | 9 | Ātruma samaz.                       | A_30   |      | 30    |      |       | 0      | 10 |
| A350-941 | DEFAULT 1 | 1 | Augst. samazināš.- Mazās gāzes rež. | A_ZERO | 6000 | 250   | 2,74 |       |        |    |
| A350-941 | DEFAULT 1 | 2 | Mazās gāzes rež. noteiktā augstumā  | A_ZERO | 3000 | 250   |      |       | 26122  |    |
| A350-941 | DEFAULT 1 | 3 | Mazās gāzes rež. noteiktā augstumā  | A_1_U  | 3000 | 188,6 |      |       | 6397,6 |    |
| A350-941 | DEFAULT 1 | 4 | Augst. samazināš.- Mazās gāzes rež. | A_1_U  | 3000 | 168,4 | 3    |       |        |    |
| A350-941 | DEFAULT 1 | 5 | Augst. samazināš.- Mazās gāzes rež. | A_2_D  | 2709 | 161,9 | 3    |       |        |    |
| A350-941 | DEFAULT 1 | 6 | Augst. samazināš.- Mazās gāzes rež. | A_3_D  | 2494 | 155,2 | 3    |       |        |    |

|          |              |    |                                              |              |      |       |      |       |             |    |
|----------|--------------|----|----------------------------------------------|--------------|------|-------|------|-------|-------------|----|
| A350-941 | DEFAULT<br>1 | 7  | Augst.<br>samazināš.                         | A_FULL_<br>D | 2180 | 137,5 | 3    |       |             |    |
| A350-941 | DEFAULT<br>1 | 8  | Augst.<br>samazināš.                         | A_FULL_<br>D | 50   | 137,5 | 3    |       |             |    |
| A350-941 | DEFAULT<br>1 | 9  | Nosēš.                                       | A_FULL_<br>D |      |       |      | 556,1 |             |    |
| A350-941 | DEFAULT<br>1 | 10 | Ātruma<br>samaz.                             | A_FULL_<br>D |      | 137,5 |      |       | 5004,9      | 10 |
| A350-941 | DEFAULT<br>1 | 11 | Ātruma<br>samaz.                             | A_FULL_<br>D |      | 30    |      |       | 0           | 10 |
| A350-941 | DEFAULT<br>2 | 1  | Augst.<br>samazināš.-<br>Mazās gāzes<br>rež. | A_ZERO       | 6000 | 250   | 2,74 |       |             |    |
| A350-941 | DEFAULT<br>2 | 2  | Mazās gāzes<br>rež. noteiktā<br>augstumā     | A_ZERO       | 3000 | 250   |      |       | 26122       |    |
| A350-941 | DEFAULT<br>2 | 3  | Horiz.                                       | A_1_U        | 3000 | 188,6 |      |       | 20219,<br>8 |    |
| A350-941 | DEFAULT<br>2 | 4  | Mazās gāzes<br>rež. noteiktā<br>augstumā     | A_1_U        | 3000 | 188,6 |      |       | 6049,9      |    |
| A350-941 | DEFAULT<br>2 | 5  | Augst.<br>samazināš.-<br>Mazās gāzes<br>rež. | A_1_U        | 3000 | 168,3 | 3    |       |             |    |
| A350-941 | DEFAULT<br>2 | 6  | Augst.<br>samazināš.-<br>Mazās gāzes<br>rež. | A_2_D        | 2709 | 161,8 | 3    |       |             |    |
| A350-941 | DEFAULT<br>2 | 7  | Augst.<br>samazināš.                         | A_FULL_<br>D | 2180 | 137,5 | 3    |       |             |    |
| A350-941 | DEFAULT<br>2 | 8  | Augst.<br>samazināš.                         | A_FULL_<br>D | 50   | 137,5 | 3    |       |             |    |
| A350-941 | DEFAULT<br>2 | 9  | Nosēš.                                       | A_FULL_<br>D |      |       |      | 556,1 |             |    |
| A350-941 | DEFAULT<br>2 | 10 | Ātruma<br>samaz.                             | A_FULL_<br>D |      | 137,5 |      |       | 5004,9      | 10 |
| A350-941 | DEFAULT<br>2 | 11 | Ātruma<br>samaz.                             | A_FULL_<br>D |      | 30    |      |       | 0           | 10 |
| ATR72    | DEFAULT      | 1  | Augst.<br>samazināš.                         | ZERO-A       | 6000 | 238   | 3    |       |             |    |
| ATR72    | DEFAULT      | 2  | Horiz.-<br>ātruma<br>samaz.                  | ZERO-A       | 3000 | 238   |      |       | 17085       |    |
| ATR72    | DEFAULT      | 3  | Horiz.-<br>ātruma<br>samaz.                  | 15-A-G       | 3000 | 158,3 |      |       | 3236        |    |
| ATR72    | DEFAULT      | 4  | Horiz.                                       | 15-A-G       | 3000 | 139   |      |       | 3521        |    |

|       |         |    |                              |        |      |       |   |    |      |      |
|-------|---------|----|------------------------------|--------|------|-------|---|----|------|------|
| ATR72 | DEFAULT | 5  | Horiz.                       | 33-A-G | 3000 | 139   |   |    | 3522 |      |
| ATR72 | DEFAULT | 6  | Augst. samaz.- ātruma samaz. | 33-A-G | 3000 | 139   | 3 |    |      |      |
| ATR72 | DEFAULT | 7  | Augst. samazināš.            | 33-A-G | 2802 | 117,1 | 3 |    |      |      |
| ATR72 | DEFAULT | 8  | Augst. samazināš.            | 33-A-G | 50   | 117,1 | 3 |    |      |      |
| ATR72 | DEFAULT | 9  | Nosēš.                       | 33-A-G |      |       |   | 50 |      |      |
| ATR72 | DEFAULT | 10 | Ātruma samaz.                | 33-A-G |      | 114,2 |   |    | 1218 | 75,9 |
| ATR72 | DEFAULT | 11 | Ātruma samaz.                | 33-A-G |      | 30    |   |    | 0    | 5,7  |

”.

”.

(f) I-4. tabulā (1. daļa) pievieno šādas rindas:

“

|         |         |   |   |                |                    |      |       |      |     |  |
|---------|---------|---|---|----------------|--------------------|------|-------|------|-----|--|
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 1 | Pacelšanās     | Maks./ pacelšanās  | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./ pacelšanās  | D_05 | 1000  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 3 | Paātrinājums   | Maks./ augst. uzņ. | D_05 |       | 1336 | 174 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 4 | Paātrinājums   | Maks./ augst. uzņ. | D_01 |       | 1799 | 205 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./ augst. uzņ. | D_00 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 6 | Paātrinājums   | Maks./ augst. uzņ. | D_00 |       | 1681 | 250 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./ augst. uzņ. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 8 | Augst. uzņemš. | Maks./ augst. uzņ. | D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 9 | Augst. uzņemš. | Maks./ augst. uzņ. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 1 | Pacelšanās     | Maks./ pacelšanās  | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./ pacelšanās  | D_05 | 1000  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 3 | Paātrinājums   | Maks./ augst. uzņ. | D_05 |       | 1284 | 176 |  |

|         |         |   |   |                   |                      |        |      |       |      |     |  |
|---------|---------|---|---|-------------------|----------------------|--------|------|-------|------|-----|--|
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_01 |       | 1651 | 208 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 |       | 1619 | 250 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | D_05 | 1000  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_05 |       | 1229 | 177 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_01 |       | 1510 | 210 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 |       | 1544 | 250 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | D_05 | 1000  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_05 |       | 1144 | 181 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_01 |       | 1268 | 213 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 |       | 1414 | 250 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 8 | Augst.            | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 7500  |      |     |  |

|         |         |   |   |                   |                          |      |       |      |     |  |
|---------|---------|---|---|-------------------|--------------------------|------|-------|------|-----|--|
|         |         |   |   | uzņemš.           | uzņ.                     |      |       |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 | 1000  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_05 |       | 1032 | 184 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_01 |       | 1150 | 217 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_00 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_00 |       | 1292 | 250 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 | 1000  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_05 |       | 1001 | 185 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_01 |       | 1120 | 219 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_00 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_00 |       | 1263 | 250 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 | 1000  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_05 |       | 951  | 188 |  |

|         |         |   |   |                   |                      |        |      |       |      |     |  |
|---------|---------|---|---|-------------------|----------------------|--------|------|-------|------|-----|--|
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_01 |       | 1058 | 221 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 |       | 1196 | 250 |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 1 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 1 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | D_05 | 1500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 1 | 3 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_05 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 1 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_05 |       | 1300 | 174 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 1 | 5 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_01 |       | 1667 | 205 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 1 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 |       | 2370 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 1 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 1 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 1 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 2 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 2 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | D_05 | 1500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 2 | 3 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_05 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 2 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_05 |       | 1243 | 174 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 2 | 5 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_01 |       | 1524 | 207 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 2 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 |       | 2190 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 2 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A  | 2 | 8 | Augst.            | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 7500  |      |     |  |

|         |        |   |   |                   |                          |      |       |      |     |  |
|---------|--------|---|---|-------------------|--------------------------|------|-------|------|-----|--|
|         |        |   |   | uzņemš.           | uzņ.                     |      |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 | 1500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 3 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_05 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 4 | Paātrinājums      | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_05 |       | 1190 | 176 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 5 | Paātrinājums      | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_01 |       | 1331 | 210 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 6 | Paātrinājums      | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 |       | 2131 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 | 1500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 3 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_05 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 4 | Paātrinājums      | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_05 |       | 1098 | 180 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 5 | Paātrinājums      | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_01 |       | 1221 | 211 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 6 | Paātrinājums      | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 |       | 1883 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 | 1500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 3 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_05 | 3000  |      |     |  |

|         |        |   |   |                   |                      |        |      |       |      |     |  |
|---------|--------|---|---|-------------------|----------------------|--------|------|-------|------|-----|--|
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_05 |       | 988  | 183 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 5 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_01 |       | 1101 | 216 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 |       | 1730 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | D_05 | 1500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 3 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_05 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_05 |       | 964  | 185 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 5 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_01 |       | 1073 | 217 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 |       | 1588 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | D_05 | 1500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 3 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_05 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_05 |       | 911  | 187 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 5 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_01 |       | 1012 | 220 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 |       | 1163 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 8 | Augst.            | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_00 | 7500  |      |     |  |

|         |        |   |   |                   |                          |      |       |      |     |  |
|---------|--------|---|---|-------------------|--------------------------|------|-------|------|-----|--|
|         |        |   |   | uzņemš.           | uzņ.                     |      |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 | 1000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_01 |       | 1734 | 178 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_00 |       | 2595 | 205 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 6 | Paātrinājums      | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 |       | 1671 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 | 1000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_01 |       | 1682 | 179 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_00 |       | 2477 | 208 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 6 | Paātrinājums      | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 |       | 1610 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 | 1000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_01 |       | 1616 | 180 |  |

|         |        |   |   |                   |                      |                |       |      |     |  |
|---------|--------|---|---|-------------------|----------------------|----------------|-------|------|-----|--|
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās | D_00           |       | 2280 | 210 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_00 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_00 |       | 1545 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās | D_05           |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās | D_05           | 1000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās | D_01           |       | 1509 | 184 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās | D_00           |       | 2103 | 214 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_00 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_00 |       | 1589 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās | D_05           |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās | D_05           | 1000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās | D_01           |       | 1388 | 188 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās | D_00           |       | 1753 | 220 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_00 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_00 |       | 1295 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 8 | Augst.            | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_00 | 7500  |      |     |  |

|         |        |   |   |                   |                          |      |       |      |     |  |
|---------|--------|---|---|-------------------|--------------------------|------|-------|------|-----|--|
|         |        |   |   | uzņemš.           | uzņ.                     |      |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.    augst. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 | 1000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_01 |       | 1345 | 188 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_00 |       | 1634 | 220 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 6 | Paātrinājums      | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 |       | 1262 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 10000 |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 |       |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_05 | 1000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_01 |       | 1287 | 191 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_00 |       | 1426 | 225 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 3000  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 6 | Paātrinājums      | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 |       | 1196 | 250 |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 5500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 7500  |      |     |  |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 9 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./    augst.<br>uzņ. | D_00 | 10000 |      |     |  |

”.

”

(g) I-4. tabulā (2. daļa) pievieno šādas rindas:

“

|          |         |   |   |                |                       |         |       |        |       |    |
|----------|---------|---|---|----------------|-----------------------|---------|-------|--------|-------|----|
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1726,5 | 170,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1862,6 | 197,2 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1658   | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1699,9 | 173,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1812,6 | 198,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1604,5 | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1662,2 | 175,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1762,3 | 200,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1551,6 | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./                | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |

|          |         |   |   |                |                       |         |       |        |       |    |
|----------|---------|---|---|----------------|-----------------------|---------|-------|--------|-------|----|
|          |         |   |   |                | pacelšanās            |         |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1586,1 | 179,9 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1679,8 | 202,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1465,3 | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1491,7 | 185,3 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1586,9 | 206,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1365,5 | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1399,5 | 191,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1494,1 | 210,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1268,2 | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1314   | 197   | 60 |

|          |         |   |   |                |                       |         |       |        |       |    |
|----------|---------|---|---|----------------|-----------------------|---------|-------|--------|-------|----|
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1407,1 | 214,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1176,3 | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1233,3 | 203,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1325,3 | 219,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1089,2 | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | M | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | M | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | M | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1185,1 | 207,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1275,6 | 222,9 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | M | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1036,7 | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A  | 1 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A  | 1 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A  | 1 | 3 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A  | 1 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U |       | 1323,2 | 171   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A  | 1 | 5 | Paātrinājums   | Maks./                | D_1_U   |       | 1353,1 | 189,5 | 60 |

|          |        |   |   |                |                       |         |       |        |       |    |
|----------|--------|---|---|----------------|-----------------------|---------|-------|--------|-------|----|
|          |        |   |   |                | augst. uzņ.           |         |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1514,1 | 213,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 7 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1673,8 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 8 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 3 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U |       | 1265,7 | 173,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 5 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1_U   |       | 1315,1 | 191,2 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1466,2 | 214,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 7 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1619,3 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 8 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 3 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U |       | 1214,3 | 175,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 5 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1_U   |       | 1276,7 | 193   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1418,4 | 215,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 7 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1565   | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 8 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 3 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U | 3000  |        |       |    |

|          |        |   |   |                |                       |         |       |        |       |    |
|----------|--------|---|---|----------------|-----------------------|---------|-------|--------|-------|----|
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U |       | 1138,4 | 180,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 5 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1_U   |       | 1212,8 | 196,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1340,5 | 217   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 7 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1476,4 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 8 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 3 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U |       | 1066,3 | 185,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 5 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1_U   |       | 1139,9 | 200,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1252,3 | 219,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 7 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1374,5 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 8 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 3 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U |       | 994,4  | 191,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 5 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1_U   |       | 1064,9 | 204,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1165,9 | 222,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 7 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1275,1 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 8 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./                | D_1+F_U | 1500  |        |       |    |

|          |        |   |   |                |                       |         |       |        |       |    |
|----------|--------|---|---|----------------|-----------------------|---------|-------|--------|-------|----|
|          |        |   |   |                | pacelšanās            |         |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 3 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U |       | 927    | 197,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 5 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1_U   |       | 994,4  | 209,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1085,3 | 225,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 7 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1181   | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 8 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 3 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U |       | 862,4  | 204,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 5 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1_U   |       | 927,4  | 214,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1009,2 | 229,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 7 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1091,2 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 8 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | M | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | M | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | M | 3 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | M | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1+F_U |       | 823,3  | 208,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 5 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_1_U   |       | 886,5  | 218,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 963,5  | 232   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 7 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1036,9 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 8 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |

|          |        |   |   |                |                       |         |       |        |       |    |
|----------|--------|---|---|----------------|-----------------------|---------|-------|--------|-------|----|
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1726,5 | 170,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1862,6 | 197,2 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1658   | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1699,9 | 173,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1812,6 | 198,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1604,5 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1662,2 | 175,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1762,3 | 200,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1551,6 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./                | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |

|          |        |   |   |                |                       |         |       |        |       |    |
|----------|--------|---|---|----------------|-----------------------|---------|-------|--------|-------|----|
|          |        |   |   |                | pacelšanās            |         |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1586,1 | 179,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1679,8 | 202,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1465,3 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1491,7 | 185,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1586,9 | 206,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1365,5 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1399,5 | 191,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1494,1 | 210,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1268,2 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1314   | 197   | 60 |

|          |        |   |   |                |                       |         |       |        |       |    |
|----------|--------|---|---|----------------|-----------------------|---------|-------|--------|-------|----|
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1407,1 | 214,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1176,3 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1233,3 | 203,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1325,3 | 219,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1089,2 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | M | 1 | Pacelšanās     | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | M | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | M | 3 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1+F_U |       | 1185,1 | 207,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | M | 4 | Paātrinājums   | Maks./<br>pacelšanās  | D_1_U   |       | 1275,6 | 222,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | M | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | M | 6 | Paātrinājums   | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  |       | 1036,7 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | M | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./<br>augst. uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |

”.

(h) I-4. tabulā (3. daļa) pievieno šādas rindas:

“

|          |         |   |   |            |                      |         |  |  |  |  |
|----------|---------|---|---|------------|----------------------|---------|--|--|--|--|
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 1 | Pacelšanās | Maks./<br>pacelšanās | D_1+F_D |  |  |  |  |
|----------|---------|---|---|------------|----------------------|---------|--|--|--|--|

|          |         |   |   |                   |                          |         |       |        |       |    |
|----------|---------|---|---|-------------------|--------------------------|---------|-------|--------|-------|----|
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U |       | 1726,5 | 170,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1_U   |       | 1862,6 | 197,2 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  |       | 1658   | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U |       | 1699,9 | 173,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1_U   |       | 1812,6 | 198,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  |       | 1604,5 | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U |       | 1662,2 | 175,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1_U   |       | 1762,3 | 200,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  |       | 1551,6 | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 3 | Paātrinājums      | Maks./                   | D_1+F_U |       | 1586,1 | 179,9 | 60 |

|          |         |   |   |                   |                          |         |       |        |       |    |
|----------|---------|---|---|-------------------|--------------------------|---------|-------|--------|-------|----|
|          |         |   |   |                   | pacelšanās               |         |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1_U   |       | 1679,8 | 202,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  |       | 1465,3 | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U |       | 1491,7 | 185,3 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1_U   |       | 1586,9 | 206,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  |       | 1365,5 | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U |       | 1399,5 | 191,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1_U   |       | 1494,1 | 210,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  |       | 1268,2 | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U |       | 1314   | 197   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1_U   |       | 1407,1 | 214,7 | 60 |

|          |         |   |   |                   |                      |        |         |       |        |       |    |
|----------|---------|---|---|-------------------|----------------------|--------|---------|-------|--------|-------|----|
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1176,3 | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_U |       | 1233,3 | 203,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1_U   |       | 1325,3 | 219,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1089,2 | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | M | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | M | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | M | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_U |       | 1185,1 | 207,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1_U   |       | 1275,6 | 222,9 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | DEFAULT | M | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1036,7 | 250   | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A  | 1 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A  | 1 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_U | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A  | 1 | 3 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1+F_U | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A  | 1 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1+F_U |       | 1323,2 | 171   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A  | 1 | 5 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1_U   |       | 1353,1 | 189,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A  | 1 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>augst.     |        | D_ZERO  |       | 1514,1 | 213,7 | 60 |

|          |        |   |   |                   |                      |                   |       |        |       |    |
|----------|--------|---|---|-------------------|----------------------|-------------------|-------|--------|-------|----|
|          |        |   |   |                   | uzņ.                 |                   |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 7 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_ZERO  |       | 1673,8 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās | D_1+F_D           |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās | D_1+F_U           | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 3 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_1+F_U | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_1+F_U |       | 1265,7 | 173,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 5 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_1_U   |       | 1315,1 | 191,2 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_ZERO  |       | 1466,2 | 214,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 7 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_ZERO  |       | 1619,3 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās | D_1+F_D           |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās | D_1+F_U           | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 3 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_1+F_U | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_1+F_U |       | 1214,3 | 175,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 5 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_1_U   |       | 1276,7 | 193   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_ZERO  |       | 1418,4 | 215,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 7 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_ZERO  |       | 1565   | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās | D_1+F_D           |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās | D_1+F_U           | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 3 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_1+F_U | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst.<br>D_1+F_U |       | 1138,4 | 180,3 | 60 |

|          |        |   |   |                   |                      |        |         |       |        |       |    |
|----------|--------|---|---|-------------------|----------------------|--------|---------|-------|--------|-------|----|
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 5 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1_U   |       | 1212,8 | 196,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1340,5 | 217   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 7 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1476,4 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_U | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 3 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1+F_U | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1+F_U |       | 1066,3 | 185,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 5 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1_U   |       | 1139,9 | 200,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1252,3 | 219,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 7 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1374,5 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_U | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 3 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1+F_U | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1+F_U |       | 994,4  | 191,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 5 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1_U   |       | 1064,9 | 204,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1165,9 | 222,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 7 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1275,1 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_U | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 3 | Augst.            | Maks./               | augst. | D_1+F_U | 3000  |        |       |    |

|          |        |   |   | uzņemš.           | uzņ.                 |        |         |       |        |       |    |
|----------|--------|---|---|-------------------|----------------------|--------|---------|-------|--------|-------|----|
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1+F_U |       | 927    | 197,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 5 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1_U   |       | 994,4  | 209,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1085,3 | 225,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 7 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1181   | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_U | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 3 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1+F_U | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1+F_U |       | 862,4  | 204,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 5 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1_U   |       | 927,4  | 214,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1009,2 | 229,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 7 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1091,2 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | M | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | M | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_U | 1500  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | M | 3 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1+F_U | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_A | M | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1+F_U |       | 823,3  | 208,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 5 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_1_U   |       | 886,5  | 218,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 963,5  | 232   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 7 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1036,9 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 8 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_D |       |        |       |    |

|          |        |   |   |                   |                          |         |       |        |       |    |
|----------|--------|---|---|-------------------|--------------------------|---------|-------|--------|-------|----|
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U |       | 1726,5 | 170,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1_U   |       | 1862,6 | 197,2 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  |       | 1658   | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U |       | 1699,9 | 173,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1_U   |       | 1812,6 | 198,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  |       | 1604,5 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U |       | 1662,2 | 175,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1_U   |       | 1762,3 | 200,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  |       | 1551,6 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 3 | Paātrinājums      | Maks./                   | D_1+F_U |       | 1586,1 | 179,9 | 60 |

|          |        |   |   |                   |                          |         |       |        |       |    |
|----------|--------|---|---|-------------------|--------------------------|---------|-------|--------|-------|----|
|          |        |   |   |                   | pacelšanās               |         |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1_U   |       | 1679,8 | 202,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  |       | 1465,3 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U |       | 1491,7 | 185,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1_U   |       | 1586,9 | 206,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  |       | 1365,5 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U |       | 1399,5 | 191,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1_U   |       | 1494,1 | 210,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 3000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  |       | 1268,2 | 250   | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>augst.<br>uzņ. | D_ZERO  | 10000 |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_D |       |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U | 1000  |        |       |    |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1+F_U |       | 1314   | 197   | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās     | D_1_U   |       | 1407,1 | 214,7 | 60 |

|          |         |   |   |                   |                      |        |         |       |        |       |      |
|----------|---------|---|---|-------------------|----------------------|--------|---------|-------|--------|-------|------|
| A350-941 | ICAO_B  | 7 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 3000  |        |       |      |
| A350-941 | ICAO_B  | 7 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1176,3 | 250   | 60   |
| A350-941 | ICAO_B  | 7 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 10000 |        |       |      |
| A350-941 | ICAO_B  | 8 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_D |       |        |       |      |
| A350-941 | ICAO_B  | 8 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_U | 1000  |        |       |      |
| A350-941 | ICAO_B  | 8 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_U |       | 1233,3 | 203,4 | 60   |
| A350-941 | ICAO_B  | 8 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1_U   |       | 1325,3 | 219,6 | 60   |
| A350-941 | ICAO_B  | 8 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 3000  |        |       |      |
| A350-941 | ICAO_B  | 8 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1089,2 | 250   | 60   |
| A350-941 | ICAO_B  | 8 | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 10000 |        |       |      |
| A350-941 | ICAO_B  | M | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_D |       |        |       |      |
| A350-941 | ICAO_B  | M | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_U | 1000  |        |       |      |
| A350-941 | ICAO_B  | M | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1+F_U |       | 1185,1 | 207,6 | 60   |
| A350-941 | ICAO_B  | M | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>pacelšanās |        | D_1_U   |       | 1275,6 | 222,9 | 60   |
| A350-941 | ICAO_B  | M | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 3000  |        |       |      |
| A350-941 | ICAO_B  | M | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  |       | 1036,7 | 250   | 60   |
| A350-941 | ICAO_B  | M | 7 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | D_ZERO  | 10000 |        |       |      |
| ATR72    | DEFAULT | 1 | 1 | Pacelšanās        | Maks./<br>pacelšanās |        | 15      |       |        |       |      |
| ATR72    | DEFAULT | 1 | 2 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>pacelšanās |        | 15      | 1000  |        |       |      |
| ATR72    | DEFAULT | 1 | 3 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | INTR    |       | 885    | 133,3 | 39,1 |
| ATR72    | DEFAULT | 1 | 4 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | ZERO    |       | 1040   | 142,4 | 35,6 |
| ATR72    | DEFAULT | 1 | 5 | Augst.<br>uzņemš. | Maks./<br>uzņ.       | augst. | ZERO    | 3000  |        |       |      |
| ATR72    | DEFAULT | 1 | 6 | Paātrinājums      | Maks./<br>uzņ.       | augst. | ZERO    |       | 964    | 168,3 | 38,9 |

|       |         |   |   |                |                       |      |       |     |       |      |
|-------|---------|---|---|----------------|-----------------------|------|-------|-----|-------|------|
|       |         |   |   |                | uzņ.                  |      |       |     |       |      |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./ uzņ.    augst. | ZERO | 5500  |     |       |      |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 8 | Augst. uzņemš. | Maks./ uzņ.    augst. | ZERO | 7500  |     |       |      |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 9 | Augst. uzņemš. | Maks./ uzņ.    augst. | ZERO | 10000 |     |       |      |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 1 | Pacelšanās     | Maks./ pacelšanās     | 15   |       |     |       |      |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./ pacelšanās     | 15   | 1000  |     |       |      |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 3 | Paātrinājums   | Maks./ uzņ.    augst. | INTR |       | 900 | 138   | 31,7 |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 4 | Paātrinājums   | Maks./ uzņ.    augst. | ZERO |       | 995 | 147,3 | 32,2 |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./ uzņ.    augst. | ZERO | 3000  |     |       |      |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 6 | Paātrinājums   | Maks./ uzņ.    augst. | ZERO |       | 962 | 168,3 | 32,1 |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./ uzņ.    augst. | ZERO | 5500  |     |       |      |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 8 | Augst. uzņemš. | Maks./ uzņ.    augst. | ZERO | 7500  |     |       |      |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 9 | Augst. uzņemš. | Maks./ uzņ.    augst. | ZERO | 10000 |     |       |      |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 1 | Pacelšanās     | Maks./ pacelšanās     | 15   |       |     |       |      |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 2 | Augst. uzņemš. | Maks./ pacelšanās     | 15   | 1000  |     |       |      |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 3 | Paātrinājums   | Maks./ uzņ.    augst. | INTR |       | 890 | 139,8 | 24,5 |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 4 | Paātrinājums   | Maks./ uzņ.    augst. | ZERO |       | 942 | 149,2 | 27,9 |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 5 | Augst. uzņemš. | Maks./ uzņ.    augst. | ZERO | 3000  |     |       |      |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 6 | Paātrinājums   | Maks./ uzņ.    augst. | ZERO |       | 907 | 168,3 | 27,8 |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 7 | Augst. uzņemš. | Maks./ uzņ.    augst. | ZERO | 5500  |     |       |      |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 8 | Augst. uzņemš. | Maks./ uzņ.    augst. | ZERO | 7500  |     |       |      |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 9 | Augst. uzņemš. | Maks./ uzņ.    augst. | ZERO | 10000 |     |       |      |

”.

,

(i) I-6. tabulā pievieno šādas rindas:

“

|          |   |        |
|----------|---|--------|
| 7378MAX  | 1 | 140000 |
| 7378MAX  | 2 | 144600 |
| 7378MAX  | 3 | 149600 |
| 7378MAX  | 4 | 159300 |
| 7378MAX  | 5 | 171300 |
| 7378MAX  | 6 | 174500 |
| 7378MAX  | M | 181200 |
| A350-941 | 1 | 421680 |
| A350-941 | 2 | 433189 |
| A350-941 | 3 | 445270 |
| A350-941 | 4 | 466326 |
| A350-941 | 5 | 493412 |
| A350-941 | 6 | 522377 |
| A350-941 | 7 | 552871 |
| A350-941 | 8 | 585147 |
| A350-941 | M | 606271 |
| ATR72    | 1 | 44750  |
| ATR72    | 2 | 47620  |
| ATR72    | 3 | 50710  |

”.

,”

(j) I-7. tabulā aiz rindas

“

|        |                        |                         |         |        |   |        |  |  |  |  |
|--------|------------------------|-------------------------|---------|--------|---|--------|--|--|--|--|
| 737800 | Maks./<br>augsta temp. | pacelšanās/<br>30 143,2 | -29,773 | -0,029 | 0 | -145,2 |  |  |  |  |
|--------|------------------------|-------------------------|---------|--------|---|--------|--|--|--|--|

”

pievieno šādas rindas:

“

|        |                   |       |      |        |   |   |  |  |  |  |
|--------|-------------------|-------|------|--------|---|---|--|--|--|--|
| 737800 | Mazā gāze/ pieeja | 649,0 | -3,3 | 0,0118 | 0 | 0 |  |  |  |  |
|--------|-------------------|-------|------|--------|---|---|--|--|--|--|

|          |                                        |           |             |           |              |           |  |  |  |  |  |  |
|----------|----------------------------------------|-----------|-------------|-----------|--------------|-----------|--|--|--|--|--|--|
| 7378MAX  | Mazā gāze/ pieeja                      | 1046      | -4,6        | 0,0147    | 0            | 0         |  |  |  |  |  |  |
| 7378MAX  | Maks./ augst. uzņ.                     | 21 736    | -28,6       | 0,3333    | -3,28E-06    | 0         |  |  |  |  |  |  |
| 7378MAX  | Maks./ augst. uzņemš./<br>augsta temp. | 23 323    | -15,1       | -0,09821  | 6,40E-06     | -142,0575 |  |  |  |  |  |  |
| 7378MAX  | Maks./ pacelšanās                      | 26 375    | -32,3       | 0,07827   | 8,81E-07     | 0         |  |  |  |  |  |  |
| 7378MAX  | Maks./ pacelšanās/<br>augsta temp.     | 30 839    | -27,1       | -0,06346  | -8,23E-06    | -183,1101 |  |  |  |  |  |  |
| A350-941 | Mazā gāze/ pieeja                      | 5473,2    | -24,305716  | 0,0631198 | -4,21E-06    | 0         |  |  |  |  |  |  |
| A350-941 | Mazā gāze/ pieeja/<br>augsta temp.     | 5473,2    | -24,305716  | 0,0631198 | -4,21E-06    | 0         |  |  |  |  |  |  |
| A350-941 | Maks./ augst. uzņ.                     | 67 210,9  | -82,703367  | 1,18939   | -0,000012074 | 0         |  |  |  |  |  |  |
| A350-941 | Maks./ augst. uzņemš./<br>augsta temp. | 76 854, 6 | -75,672429  | 0         | 0            | -466      |  |  |  |  |  |  |
| A350-941 | Maks./ pacelšanās                      | 84 912,8  | -101,986997 | 0,940876  | -8,31E-06    | 0         |  |  |  |  |  |  |
| A350-941 | Maks./ pacelšanās/<br>augsta temp.     | 96 170,0  | -101,339623 | 0         | 0            | -394      |  |  |  |  |  |  |
| ATR72    | Maks./ augst. uzņ.                     | 5635,2    | -9,5        | 0,01127   | 0,00000027   | 0         |  |  |  |  |  |  |
| ATR72    | Maks./ pacelšanās                      | 7583,5    | -20,3       | 0,137399  | -0,00000604  | 0         |  |  |  |  |  |  |

”.

(k) I-9. tabulā pievieno šādas rindas:

“

|         |       |   |        |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|---------|-------|---|--------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 7378MAX | LAmax | A | 3000   | 90,4 | 83,4 | 78,7 | 73,8 | 65,9 | 57,1 | 50,7 | 43,6 | 36,5 | 29,7 |
| 7378MAX | LAmax | A | 4000   | 90,5 | 83,4 | 78,8 | 73,8 | 65,9 | 57,1 | 50,6 | 43,5 | 36,4 | 29,6 |
| 7378MAX | LAmax | A | 5000   | 90,7 | 83,7 | 79   | 74,1 | 66,1 | 57,2 | 50,7 | 43,6 | 36,5 | 29,6 |
| 7378MAX | LAmax | A | 6000   | 91   | 84   | 79,4 | 74,4 | 66,5 | 57,6 | 51   | 43,9 | 36,7 | 29,9 |
| 7378MAX | LAmax | A | 7000   | 91,5 | 84,4 | 79,8 | 74,8 | 66,9 | 58   | 51,5 | 44,3 | 37,1 | 30,2 |
| 7378MAX | LAmax | D | 10 000 | 92,4 | 85,8 | 81,4 | 76,6 | 68,9 | 60,2 | 53,9 | 46,8 | 39,7 | 33   |
| 7378MAX | LAmax | D | 13 000 | 94,2 | 87,7 | 83,2 | 78,4 | 70,7 | 62   | 55,6 | 48,5 | 41,4 | 34,6 |
| 7378MAX | LAmax | D | 16 000 | 96   | 89,4 | 84,9 | 80,1 | 72,4 | 63,7 | 57,3 | 50,3 | 43,2 | 36,5 |
| 7378MAX | LAmax | D | 19 000 | 97,6 | 91   | 86,5 | 81,8 | 74   | 65,3 | 59   | 52,1 | 45,1 | 38,4 |
| 7378MAX | LAmax | D | 22 000 | 99,2 | 92,6 | 88,1 | 83,4 | 75,6 | 67   | 60,8 | 54   | 47,1 | 40,5 |

|          |       |   |        |        |        |       |       |       |       |       |       |       |       |
|----------|-------|---|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 7378MAX  | LAmax | D | 24 500 | 100,6  | 94     | 89,5  | 84,8  | 77    | 68,5  | 62,4  | 55,7  | 48,9  | 42,5  |
| 7378MAX  | SEL   | A | 3000   | 92,6   | 88,4   | 85,6  | 82,4  | 77,2  | 70,9  | 66,1  | 60,8  | 55,4  | 50,2  |
| 7378MAX  | SEL   | A | 4000   | 92,7   | 88,6   | 85,8  | 82,6  | 77,3  | 71    | 66,2  | 60,9  | 55,5  | 50,4  |
| 7378MAX  | SEL   | A | 5000   | 93     | 88,9   | 86,1  | 82,9  | 77,6  | 71,3  | 66,5  | 61,1  | 55,7  | 50,6  |
| 7378MAX  | SEL   | A | 6000   | 93,3   | 89,3   | 86,4  | 83,2  | 77,9  | 71,6  | 66,8  | 61,4  | 56    | 50,8  |
| 7378MAX  | SEL   | A | 7000   | 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 | 1000   | 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 | 1000   | 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 | 1600   | 87,5   | 80,2   | 75,1  | 69,9  | 61,9  | 53,4  | 47,4  | 40,8  | 33,4  | 25,7  |
| ATR72    | LAmax | D | 3000   | 87,7   | 81,1   | 76,7  | 71,9  | 64,4  | 56,7  | 50,9  | 44,1  | 37,2  | 29,9  |
| ATR72    | LAmax | D | 3600   | 89,4   | 82,8   | 78,6  | 73,9  | 66,3  | 58    | 52,2  | 45,5  | 38,8  | 31,5  |

|       |       |   |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-------|-------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| ATR72 | LAmax | D | 4200 | 91,1 | 84,5 | 80,6 | 75,9 | 68,2 | 59,8 | 53,9 | 47,1 | 40,2 | 32,9 |
| ATR72 | LAmax | D | 4800 | 92,8 | 86,3 | 82,5 | 77,9 | 70,1 | 62,1 | 56   | 48,8 | 41,5 | 33,8 |
| ATR72 | LAmax | D | 4900 | 94,6 | 88,2 | 84   | 79,7 | 72,9 | 65,7 | 60,8 | 55,3 | 50   | 43,9 |
| ATR72 | LAmax | D | 5300 | 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 | 1600 | 89,7 | 85,1 | 81,8 | 78,4 | 73,1 | 67,3 | 63   | 58,1 | 52,4 | 46,2 |
| ATR72 | SEL   | D | 3000 | 88,9 | 84,8 | 82   | 79   | 74,3 | 68,9 | 64,9 | 60   | 54,6 | 48,6 |
| ATR72 | SEL   | D | 3600 | 90   | 85,9 | 83,2 | 80,3 | 75,5 | 70,3 | 66,4 | 61,6 | 56,4 | 50,5 |
| ATR72 | SEL   | D | 4200 | 91,1 | 87,1 | 84,4 | 81,6 | 77   | 71,9 | 67,9 | 63   | 57,8 | 51,9 |
| ATR72 | SEL   | D | 4800 | 92,2 | 88,2 | 85,6 | 82,9 | 78,8 | 73,8 | 69,6 | 64,4 | 58,8 | 52,7 |
| ATR72 | SEL   | D | 4900 | 92,9 | 89,4 | 86,9 | 84,3 | 80,3 | 75,9 | 72,9 | 69,3 | 65,5 | 61,3 |
| ATR72 | SEL   | D | 5300 | 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. tabulā aiz rindas, kas atbilst “Spektrālās klases ID” numuram 138, iekļauj šādas rindas:

“

|     |            |                                                 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-----|------------|-------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 139 | Izlidošana | 2 turbovent. dzin., augsta divkonturitātes pak. | 71,4 | 67,4 | 59,1 | 69,3 | 75,3 | 76,7 | 72,6 | 69,3 | 76,4 | 71,2 | 71,8 |
| 140 | Izlidošana | 2 turboprop. dzin.                              | 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. tabulā pievieno šādas rindas:

“

|     |         |                                                 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |
|-----|---------|-------------------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 239 | Pieej a | 2 turbovent. dzin., augsta divkonturitātes pak. | 71,0 | 65,0 | 60,7 | 70,7 | 74,8 | 76,5 | 73,2 | 71,8 | 75,9 | 73,0 | 71,1 |
| 240 | Pieej a | 2 turboprop. dzin.                              | 65,9 | 68,0 | 66,9 | 80,0 | 77,1 | 78,5 | 73,9 | 75,6 | 77,7 | 73,6 | 73,3 |

”