



MONITORUL OFICIAL

AL

ROMÂNIEI

Anul 190 (XXXIV) — Nr. 427

PARTEA I
LEGI, DECRETE, HOTĂRĂRI ȘI ALTE ACTE

Marti, 3 mai 2022

SUMAR

| <u>Nr.</u> | | <u>Pagina</u> |
|------------|--|---------------|
| | ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE | |
| 842. | — Ordin al ministrului mediului, apelor și pădurilor pentru modificarea și completarea anexelor nr. 4, 6, 7 și 9 la Ordinul ministrului mediului, apelor și pădurilor nr. 1.090/2019 privind transpunerea în legislația națională a apendicelor A-I ale anexei Directivei (UE) 2015/996 a Comisiei din 19 mai 2015 de stabilire a unor metode comune de evaluare a zgomotului, în conformitate cu Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului | 2–32 |

ACTE ALE ORGANELOR DE SPECIALITATE ALE ADMINISTRAȚIEI PUBLICE CENTRALE

MINISTERUL MEDIULUI, APELOR ȘI PĂDURILOR

ORDIN

pentru modificarea și completarea anexelor nr. 4, 6, 7 și 9 la Ordinul ministrului mediului, apelor și pădurilor nr. 1.090/2019 privind transpunerea în legislația națională a apendicelor A-I ale anexei Directivei (UE) 2015/996 a Comisiei din 19 mai 2015 de stabilire a unor metode comune de evaluare a zgomotului, în conformitate cu Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului

Având în vedere Referatul de aprobare al Direcției evaluare impact și controlul poluării nr. DEICP/129.867 din 2.02.2022, ținând seama de prevederile art. 90 din Legea nr. 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant, în temeiul art. 57 alin. (1), (4) și (5) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, precum și al art. 13 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 43/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor, cu modificările și completările ulterioare,

ministrul mediului, apelor și pădurilor emite următorul ordin:

Art. I. — Anexele nr. 4, 6, 7 și 9 la Ordinul ministrului mediului, apelor și pădurilor nr. 1.090/2019 privind transpunerea în legislația națională a apendicelor A-I ale anexei Directivei (UE) 2015/996 a Comisiei din 19 mai 2015 de stabilire a unor metode comune de evaluare a zgomotului, în conformitate cu Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului, publicat în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 1031 și 1031 bis din 23 decembrie 2019, se modifică și se completează după cum urmează:

1. Anexa nr. 4 se modifică după cum urmează:

a) Primul paragraf de sub tabelul D-1 va avea următorul cuprins:

„Coeficienții de atenuare din tabelul D-1 pot fi considerați valabili pentru o gamă rezonabilă de valori ale temperaturii și

umidității. Cu toate acestea, pentru a verifica dacă sunt necesare ajustări, trebuie calculați coeficienții medii de absorbție atmosferică pentru temperatura medie T și umiditatea relativă medie RH a aeroportului, utilizând SAE ARP-5534. Dacă, în urma comparării acestora cu cei din tabelul D-1, se apreciază că este necesară o ajustare, trebuie utilizată următoarea metodologie.”

b) La al treilea paragraf de sub tabelul D-1, punctele 2 și 3 vor avea următorul cuprins:

„2. Spectrul corectat se ajustează apoi la fiecare dintre cele zece distanțe NPD standard d_i utilizând ratele de atenuare pentru: (i) atmosfera SAE AIR-1845; și (ii) atmosfera specificată de utilizator (pe baza SAE ARP-5534).

(i) pentru atmosfera SAE AIR-1845:

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

(ii) pentru atmosfera specificată de utilizator:

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

unde $\alpha_{n,5534}$ este coeficientul de absorbție atmosferică pentru banda de frecvență n (exprimat în dB/m), calculat pentru temperatura T și umiditatea relativă RH utilizând SAE ARP-5534.

3. La fiecare distanță NPD d_i , cele două spectre se ponderează pe curba A, iar decibelii se însumează pentru a determina nivelurile corespunzătoare $L_{A,5534}$ și $L_{A,ref}$ ponderate pe curba A, cu care se efectuează apoi o scădere aritmetică:

$$\Delta L(T, RH, d_i) = L_{A,5534} - L_{A,ref} = 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,5534}(T,RH,d_i) - A_n)/10} - 10 \cdot \lg \sum_{n=1}^{24} 10^{(L_{n,ref}(d_i) - A_n)/10} \quad (D-4)''$$

3. Anexa nr. 7 se modifică după cum urmează:

a) La tabelul G-1: Coeficienții $L_{r,TR,i}$ și $L_{r,VEH,i}$ pentru rugozitatea șinei și a roților, al doilea tabel corespunzător coeficientului $L_{r,TR,i}$ se modifică și va avea următorul cuprins:

| $L_{r,TR,i}$ | | |
|------------------|--|--|
| Lungimea de undă | Rugozitatea șinei | |
| | E | M |
| | EN ISO 3095:2013 (bine întreținută și foarte netedă) | Rețea medie (normal întreținută, netedă) |
| 2.000 mm | 17,1 | 35,0 |
| 1.600 mm | 17,1 | 31,0 |
| 1.250 mm | 17,1 | 28,0 |
| 1.000 mm | 17,1 | 25,0 |
| 800 mm | 17,1 | 23,0 |
| 630 mm | 17,1 | 20,0 |
| 500 mm | 17,1 | 17,0 |
| 400 mm | 17,1 | 13,5 |
| 315 mm | 15,0 | 10,5 |
| 250 mm | 13,0 | 9,0 |
| 200 mm | 11,0 | 6,5 |
| 160 mm | 9,0 | 5,5 |
| 125 mm | 7,0 | 5,0 |
| 100 mm | 4,9 | 3,5 |
| 80 mm | 2,9 | 2,0 |
| 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) Tabelul G-2: Coeficienții $A_{3,i}$ pentru filtrul de contact se modifică și va avea următorul cuprins:

| „ $A_{3,i}$ ” | | | | | |
|------------------|---|---|---|---|--|
| Lungimea de undă | Sarcina pe roată 50 kN — diametrul roții 360 mm | Sarcina pe roată 50 kN — diametrul roții 680 mm | Sarcina pe roată 50 kN — diametrul roții 920 mm | Sarcina pe roată 25 kN — diametrul roții 920 mm | Sarcina pe roată 100 kN — diametrul roții 920 mm |
| 2.000 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 1.600 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 1.250 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 1.000 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 800 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 630 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 500 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 400 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 315 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 250 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 200 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 160 mm | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | -0,1 |
| 125 mm | 0,0 | 0,0 | -0,1 | 0,0 | -0,2 |
| 100 mm | 0,0 | -0,1 | -0,1 | 0,0 | -0,3 |
| 80 mm | -0,1 | -0,2 | -0,3 | -0,1 | -0,6 |
| 63 mm | -0,2 | -0,3 | -0,6 | -0,3 | -1,0 |
| 50 mm | -0,3 | -0,7 | -1,1 | -0,5 | -1,8 |
| 40 mm | -0,6 | -1,2 | -1,3 | -1,1 | -3,2 |
| 31,5 mm | -1,0 | -2,0 | -3,5 | -1,8 | -5,4 |
| 25 mm | -1,8 | -4,1 | -5,3 | -3,3 | -8,7 |
| 20 mm | -3,2 | -6,0 | -8,0 | -5,3 | -12,2 |
| 16 mm | -5,4 | -9,2 | -12,0 | -7,9 | -16,7 |
| 12,5 mm | -8,7 | -13,8 | -16,8 | -12,8 | -17,7 |
| 10 mm | -12,2 | -17,2 | -17,7 | -16,8 | -17,8 |
| 8 mm | -16,7 | -17,7 | -18,0 | -17,7 | -20,7 |
| 6,3 mm | -17,7 | -18,6 | -21,5 | -18,2 | -22,1 |
| 5 mm | -17,8 | -21,5 | -21,8 | -20,5 | -22,8 |
| 4 mm | -20,7 | -22,3 | -22,8 | -22,0 | -24,0 |
| 3,15 mm | -22,1 | -23,1 | -24,0 | -22,8 | -24,5 |
| 2,5 mm | -22,8 | -24,4 | -24,5 | -24,2 | -24,7 |
| 2 mm | -24,0 | -24,5 | -25,0 | -24,5 | -27,0 |
| 1,6 mm | -24,5 | -25,0 | -27,3 | -25,0 | -27,8 |
| 1,25 mm | -24,7 | -28,0 | -28,1 | -27,4 | -28,6 |
| 1 mm | -27,0 | -28,8 | -28,9 | -28,2 | -29,4 |
| 0,8 mm | -27,8 | -29,6 | -29,7 | -29,0 | -30,2” |

c) La tabelul G-3: Coeficienții $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ și $L_{H,VEH,SUP}$ pentru funcțiile de transfer (Valorile sunt exprimate în nivel de putere acustică pe osie), primul tabel aferent coeficientului „ $L_{H,TR,i}$ ” se modifică și va avea următorul cuprins:

| „ $L_{H,TR,i}$ ” | | | | | | | | |
|------------------|--|--|---|--|--|---------------------------------------|-------------------|--------------------------|
| Frecvența | Baza căii ferate/Tipul de talpă a șinei | | | | | | | |
| | M/S | M/M | M/H | B/S | B/M | B/H | W | D |
| | Traversă monobloc pe talpă de șină moale | Traversă monobloc pe talpă de șină de rigiditate medie | Traversă monobloc pe talpă de șină dură | Traversă bibloc pe talpă de șină moale | Traversă bibloc pe talpă de șină de rigiditate medie | Traversă bibloc pe talpă de șină dură | Traverse din lemn | Fixare directă pe poduri |
| 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) La Tabelul G-3: Coeficienții $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ și $L_{H,VEH,SUP}$ pentru funcțiile de transfer (Valorile sunt exprimate în nivel de putere acustică pe osie), în al doilea tabel aferent coeficientului „ $L_{H,VEH,i}$ ”, în coloana nr. 1, rândurile 10, 20 și 23, referitoare la frecvențele 316 Hz, 3 160 Hz și 6350 Hz, se modifică și vor avea următorul cuprins: „315 Hz”, „3150 Hz” și respectiv „6300 Hz”;

e) La Tabelul G-3: Coeficienții $L_{H,TR,i}$, $L_{H,VEH,i}$ și $L_{H,VEH,SUP}$ pentru funcțiile de transfer (Valorile sunt exprimate în nivel de putere acustică pe osie), în al treilea tabel aferent coeficientului „ $L_{H,VEH,SUP,i}$ ”, în coloana nr. 1, rândurile 11, 21 și 24, referitoare la frecvențele 316 Hz, 3 160 Hz și 6350 Hz, se modifică și vor avea următorul cuprins: „315 Hz”, „3150 Hz” și respectiv „6300 Hz”;

f) Tabelul G-4: Coeficienții $L_{R,IMPACT,i}$ pentru zgomotul de impact se modifică și va avea următorul cuprins:

| „ $L_{R,IMPACT,i}$ ” | |
|----------------------|--|
| Lungimea de undă | Aparat de cale simplu/joantă simplă/încrucișare simplă/100 m |
| 2.000 mm | 22,0 |
| 1.600 mm | 22,0 |
| 1.250 mm | 22,0 |
| 1.000 mm | 22,0 |
| 800 mm | 22,0 |
| 630 mm | 20,0 |
| 500 mm | 16,0 |
| 400 mm | 15,0 |
| 315 mm | 14,0 |
| 250 mm | 15,0 |
| 200 mm | 14,0 |
| 160 mm | 12,0 |
| 125 mm | 11,0 |
| 100 mm | 10,0 |
| 80 mm | 9,0 |
| 63 mm | 8,0 |
| 50 mm | 6,0 |

| $L_{R,IMPACT,i}$ | |
|------------------|--|
| Lungimea de undă | Aparat de cale simplu/joantă simplă/încrucișare simplă/100 m |
| 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” |

g) La Tabelul G-5: Coeficienții $L_{W,0,idling}$ pentru zgomotul de tracțiune (Valorile sunt exprimate în nivel de putere acustică pe vehicul), în coloana nr. 1, rândurile 12, 22 și 25 referitoare la frecvențele 316 Hz, 3 160 Hz și 6350 Hz, se modifică și vor avea următorul cuprins: „315 Hz”, „3150 Hz” și respectiv „6300 Hz”.

h) La Tabelul G-5: Coeficienții $L_{W,0,idling}$ pentru zgomotul de tracțiune (Valorile sunt exprimate în nivel de putere acustică pe vehicul), în coloana nr. 4, rândul 22 referitor la Tipul de vehicul, d, Locomotivă Diesel (c. 2 200 kW), aferent frecvenței 3160 Hz „89,5”, se modifică și va avea următorul cuprins: „81,4”.

i) La Tabelul G-5: Coeficienții $L_{W,0,idling}$ pentru zgomotul de tracțiune (Valorile sunt exprimate în nivel de putere acustică pe vehicul), în coloana 5, rândul 22 referitor la Tipul de vehicul, d, Locomotivă Diesel (c. 2 200 kW), aferent frecvenței „88,5” se modifică și va avea următorul cuprins: „80,7”.

j) La Tabelul G-6: Coeficienții $L_{W,0,1}$, $L_{W,0,2,\alpha 1}$ și $\alpha 2$ pentru zgomotul aerodinamic [Valorile sunt exprimate în nivel de putere acustică pe vehicul (pentru un vehicul cu lungimea de 20 m)], în coloana nr. 1, rândurile 11, 21 și 24 referitoare la frecvențele 316 Hz, 3 160 Hz și 6350 Hz, se modifică și vor avea următorul cuprins: „315 Hz”, „3150 Hz” și respectiv „6300 Hz”.

k) Tabelul G-7: Coeficienții C_{bridge} pentru radiațiile structurale se modifică și va avea următorul cuprins:

| „ $L_{H,bridge,i}$ ” | | |
|----------------------|------------|------------|
| Frecvența | +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 |

| $L_{H,bridge,i}$ | | |
|------------------|------------|------------|
| Frecvența | +10 dB (A) | +15 dB (A) |
| 800 Hz | 107,1 | 116,1 |
| 1 000 Hz | 109,8 | 118,8 |
| 1 250 Hz | 112,0 | 120,9 |
| 1 600 Hz | 107,2 | 109,5 |
| 2 000 Hz | 106,8 | 109,1 |
| 2 500 Hz | 107,3 | 109,6 |
| 3 150 Hz | 99,3 | 102,0 |
| 4 000 Hz | 91,4 | 94,1 |
| 5 000 Hz | 86,9 | 89,6 |
| 6 300 Hz | 79,7 | 83,6 |
| 8 000 Hz | 75,1 | 79,0 |
| 10 000 Hz | 70,8 | 74,7” |

4. Anexa nr. 9 se modifică și se completează după cum urmează:

a) Sintagma „Baza de date pentru sursele de zgomot ale aeronavelor — datele NPD” se modifică și se înlocuiește cu sintagma „Baza de date pentru sursele de zgomot ale aeronavelor — Datele privind zgomotul și performanțele aeronavelor (ANP)”;

b) La Tabelul I-1: Coeficienții aerodinamici, începând cu rândul

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

până la sfârșitul tabelului, toate rândurile se modifică și se înlocuiesc cu următoarele rânduri:

| | | | | | | |
|---------|---|------|-----------|---------|----------|-----------|
| „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) La Tabelul I-2: Aeronave, în coloana ACFT ID, rândurile 737700 și 737800 se modifică și vor avea următorul cuprins:

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------|---------------------------|------------|---|------|-----------|--------|--------|-------|--------|---|--------|----------|-----|-----|--------|
| „737700 | Boeing 737-700/CFM56-7B24 | Cu reacție | 2 | Mare | Comercial | 154500 | 129200 | 4 445 | 24 000 | 3 | CF567B | CNT (lb) | 206 | 104 | Aripă |
| 737800 | Boeing 737-800/CFM56-7B26 | Cu reacție | 2 | Mare | Comercial | 174200 | 146300 | 5 435 | 26 300 | 3 | CF567B | CNT (lb) | 206 | 104 | Aripă” |

d) La Tabelul I-2: Aeronave, în coloana ACFT ID, după rândul 737800 se introduce un nou rând, cu următorul cuprins:

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------|--------------------------------|------------|---|------|-----------|---------|---------|-------|--------|---|---------|----------|-----|-----|--------|
| „7378MAX | Boeing 737 MAX 8/CFM Leap1B-27 | Cu reacție | 2 | Mare | Comercial | 181 200 | 152 800 | 4 965 | 26 400 | 4 | 7378MAX | CNT (lb) | 216 | 103 | Aripă” |
|----------|--------------------------------|------------|---|------|-----------|---------|---------|-------|--------|---|---------|----------|-----|-----|--------|

e) La Tabelul I-2: Aeronave, în coloana ACFT ID, după rândul A340—642 se introduc două noi rânduri, cu următorul cuprins:

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|---|-----------------|---|------|-----------|---------|---------|-------|--------|---|----------|----------|-----|-----|--------|
| „A350-941 | Airbus A350-941/RR Trent XWB-84 | Cu reacție | 2 | Greu | Comercial | 610 681 | 456 356 | 6 558 | 84 200 | 4 | A350-941 | CNT (lb) | 239 | 139 | Aripă |
| ATR72 | Avions de Transport Regional ATR 72-212A/PW127F | Turbo-propulsor | 2 | Mare | Comercial | 50 710 | 49 270 | 3 360 | 7 587 | 4 | ATR72 | CNT (lb) | 240 | 140 | Elice” |

f) La Tabelul I-3: Etapele implicite ale procedurii de apropiere, la coloana ACFTID, după ultimul rând pentru 737700 se introduc nouă noi rânduri:

| | | | | | | | | | | |
|---------|---------|---|------------------------------------|------|-------|--------|---|-------|---------|-----|
| „737800 | DEFAULT | 1 | Coborâre cu tracțiune minimă | A_00 | 6 000 | 248,93 | 3 | — | — | — |
| 737800 | DEFAULT | 2 | Zbor orizontal cu tracțiune minimă | A_00 | 3 000 | 249,5 | — | — | 25 437 | — |
| 737800 | DEFAULT | 3 | Zbor orizontal cu tracțiune minimă | A_01 | 3 000 | 187,18 | — | — | 3 671 | — |
| 737800 | DEFAULT | 4 | Zbor orizontal cu tracțiune minimă | A_05 | 3 000 | 174,66 | — | — | 5 209 | — |
| 737800 | DEFAULT | 5 | Coborâre cu tracțiune minimă | A_15 | 3 000 | 151,41 | 3 | — | — | — |
| 737800 | DEFAULT | 6 | Coborâre | A_30 | 2 817 | 139,11 | 3 | — | — | — |
| 737800 | DEFAULT | 7 | Aterizare | A_30 | — | — | — | 393,8 | — | — |
| 737800 | DEFAULT | 8 | Decelerare | A_30 | — | 139 | — | — | 3 837,5 | 40 |
| 737800 | DEFAULT | 9 | Decelerare | A_30 | — | 30 | — | — | 0 | 10” |

g) La Tabelul I-3: Etapele implicite ale procedurii de apropiere, la coloana ACFTID, după ultimul rând pentru 737N9 se introduc nouă noi rânduri:

| | | | | | | | | | | |
|----------|---------|---|------------------------------------|------|-------|-------|---|-------|---------|-----|
| „737MAX8 | DEFAULT | 1 | Coborâre cu tracțiune minimă | A_00 | 6 000 | 249,2 | 3 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | Zbor orizontal cu tracțiune minimă | A_00 | 3 000 | 249,7 | — | — | 24 557 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | Zbor orizontal cu tracțiune minimă | A_01 | 3 000 | 188,5 | — | — | 4 678 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | Zbor orizontal cu tracțiune minimă | A_05 | 3 000 | 173,7 | — | — | 4 907 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | Coborâre cu tracțiune minimă | A_15 | 3 000 | 152 | 3 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | Coborâre | A_30 | 2 817 | 139 | 3 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 7 | Aterizare | A_30 | — | — | — | 393,8 | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 8 | Decelerare | A_30 | — | 139 | — | — | 3 837,5 | 40 |
| 737MAX8 | DEFAULT | 9 | Decelerare | A_30 | — | 30 | — | — | 0 | 10” |

h) La Tabelul I-3: Etapele implicite ale procedurii de apropiere, la coloana ACFTID, după ultimul rând pentru A340-642 se introduc treizeci și trei noi rânduri:

| | | | | | | | | | | |
|-----------|----------|---|------------------------------------|----------|-------|-------|------|-------|---------|---|
| „A350-941 | DEFAULT1 | 1 | Coborâre cu tracțiune minimă | A_ZERO | 6 000 | 250 | 2,74 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT1 | 2 | Zbor orizontal cu tracțiune minimă | A_ZERO | 3 000 | 250 | — | — | 26 122 | — |
| A350-941 | DEFAULT1 | 3 | Zbor orizontal cu tracțiune minimă | A_1_U | 3 000 | 188,6 | — | — | 6 397,6 | — |
| A350-941 | DEFAULT1 | 4 | Coborâre cu tracțiune minimă | A_1_U | 3 000 | 168,4 | 3 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT1 | 5 | Coborâre cu tracțiune minimă | A_2_D | 2 709 | 161,9 | 3 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT1 | 6 | Coborâre cu tracțiune minimă | A_3_D | 2 494 | 155,2 | 3 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT1 | 7 | Coborâre | A_FULL_D | 2 180 | 137,5 | 3 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT1 | 8 | Coborâre | A_FULL_D | 50 | 137,5 | 3 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT1 | 9 | Aterizare | A_FULL_D | — | — | — | 556,1 | — | — |

| | | | | | | | | | | |
|----------|----------|----|------------------------------------|----------|-------|-------|------|-------|----------|------|
| A350-941 | DEFAULT1 | 10 | Decelerare | A_FULL_D | — | 137,5 | — | — | 5 004,9 | 10 |
| A350-941 | DEFAULT1 | 11 | Decelerare | A_FULL_D | — | 30 | — | — | 0 | 10 |
| A350-941 | DEFAULT2 | 1 | Coborâre cu tracțiune minimă | A_ZERO | 6 000 | 250 | 2,74 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT2 | 2 | Zbor orizontal cu tracțiune minimă | A_ZERO | 3 000 | 250 | — | — | 26 122 | — |
| A350-941 | DEFAULT2 | 3 | Zbor orizontal | A_1_U | 3 000 | 188,6 | — | — | 20 219,8 | — |
| A350-941 | DEFAULT2 | 4 | Zbor orizontal cu tracțiune minimă | A_1_U | 3 000 | 188,6 | — | — | 6 049,9 | — |
| A350—941 | DEFAULT2 | 5 | Coborâre cu tracțiune minimă | A_1_U | 3 000 | 168,3 | 3 | — | — | — |
| A350—941 | DEFAULT2 | 6 | Coborâre cu tracțiune minimă | A_2_D | 2 709 | 161,8 | 3 | — | — | — |
| A350—941 | DEFAULT2 | 7 | Coborâre | A_FULL_D | 2 180 | 137,5 | 3 | — | — | — |
| A350—941 | DEFAULT2 | 8 | Coborâre | A_FULL_D | 50 | 137,5 | 3 | — | — | — |
| A350—941 | DEFAULT2 | 9 | Aterizare | A_FULL_D | — | — | — | 556,1 | — | — |
| A350—941 | DEFAULT2 | 10 | Decelerare | A_FULL_D | — | 137,5 | — | — | 5 004,9 | 10 |
| A350—941 | DEFAULT2 | 11 | Decelerare | A_FULL_D | — | 30 | — | — | 0 | 10 |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | Coborâre | ZERO-A | 6 000 | 238 | 3 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | Zbor orizontal cu decelerare | ZERO-A | 3 000 | 238 | — | — | 17 085 | — |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | Zbor orizontal cu decelerare | 15-A-G | 3 000 | 158,3 | — | — | 3 236 | — |
| ATR72 | DEFAULT | 4 | Zbor orizontal | 15-A-G | 3 000 | 139 | — | — | 3 521 | — |
| ATR72 | DEFAULT | 5 | Zbor orizontal | 33-A-G | 3 000 | 139 | — | — | 3 522 | — |
| ATR72 | DEFAULT | 6 | Coborâre cu decelerare | 33-A-G | 3 000 | 139 | 3 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 7 | Coborâre | 33-A-G | 2 802 | 117,1 | 3 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 8 | Coborâre | 33-A-G | 50 | 117,1 | 3 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 9 | Aterizare | 33-A-G | — | — | — | 50 | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 10 | Decelerare | 33-A-G | — | 114,2 | — | — | 1 218 | 75,9 |
| ATR72 | DEFAULT | 11 | Decelerare | 33-A-G | — | 30 | — | — | 0 | 5,7” |

i) La Tabelul I-4 (partea 1): Etapele implicite ale procedurii de plecare, la coloana ACFTID, după ultimul rând pentru 7373B2 se introduc o sută optzeci și nouă noi rânduri, cu următorul cuprins:

| | | | | | | | | | | |
|----------|---------|---|---|------------|--------------------|------|--------|-------|-----|---|
| „737MAX8 | DEFAULT | 1 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 3 | Accelerare | Maximă de urcare | D_05 | — | 1 336 | 174 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_01 | — | 1 799 | 205 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 681 | 250 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 1 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 000 | — | — | — |

| | | | | | | | | | | |
|---------|---------|---|---|------------|--------------------|------|--------|-------|-----|---|
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 3 | Accelerare | Maximă de urcare | D_05 | — | 1 284 | 176 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_01 | — | 1 651 | 208 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 619 | 250 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 2 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 3 | Accelerare | Maximă de urcare | D_05 | — | 1 229 | 177 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_01 | — | 1 510 | 210 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 544 | 250 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 3 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 3 | Accelerare | Maximă de urcare | D_05 | — | 1 144 | 181 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_01 | — | 1 268 | 213 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 414 | 250 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 4 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 3 | Accelerare | Maximă de urcare | D_05 | — | 1 032 | 184 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_01 | — | 1 150 | 217 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 292 | 250 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 5 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 3 | Accelerare | Maximă de urcare | D_05 | — | 1 001 | 185 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_01 | — | 1 120 | 219 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 3 000 | — | — | — |

| | | | | | | | | | | |
|---------|---------|---|---|------------|--------------------|------|--------|-------|-----|---|
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 263 | 250 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | 6 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 3 | Accelerare | Maximă de urcare | D_05 | — | 951 | 188 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_01 | — | 1 058 | 221 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 196 | 250 | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | DEFAULT | M | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_05 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_05 | — | 1 300 | 174 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_01 | — | 1 667 | 205 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 2 370 | 250 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 1 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_05 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_05 | — | 1 243 | 174 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_01 | — | 1 524 | 207 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 2 190 | 250 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 2 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_05 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_05 | — | 1 190 | 176 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_01 | — | 1 331 | 210 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 2 131 | 250 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |

| | | | | | | | | | | |
|---------|--------|---|---|------------|--------------------|------|--------|-------|-----|---|
| 737MAX8 | ICAO_A | 3 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_05 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_05 | — | 1 098 | 180 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_01 | — | 1 221 | 211 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 883 | 250 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 4 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_05 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_05 | — | 988 | 183 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_01 | — | 1 101 | 216 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 730 | 250 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 5 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_05 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_05 | — | 964 | 185 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_01 | — | 1 073 | 217 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 588 | 250 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | 6 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_05 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_05 | — | 911 | 187 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_01 | — | 1 012 | 220 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 163 | 250 | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_A | M | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 000 | — | — | — |

| | | | | | | | | | | |
|---------|--------|---|---|------------|--------------------|------|--------|-------|-----|---|
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_01 | — | 1 734 | 178 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_00 | — | 2 595 | 205 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 671 | 250 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 1 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_01 | — | 1 682 | 179 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_00 | — | 2 477 | 208 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 610 | 250 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 2 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_01 | — | 1 616 | 180 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_00 | — | 2 280 | 210 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 545 | 250 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 3 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_01 | — | 1 509 | 184 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_00 | — | 2 103 | 214 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 589 | 250 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 4 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_01 | — | 1 388 | 188 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_00 | — | 1 753 | 220 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 3 000 | — | — | — |

| | | | | | | | | | | |
|---------|--------|---|---|------------|--------------------|------|--------|-------|-----|----|
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 295 | 250 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 5 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_01 | — | 1 345 | 188 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_00 | — | 1 634 | 220 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 262 | 250 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | 6 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_05 | — | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_05 | 1 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_01 | — | 1 287 | 191 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_00 | — | 1 426 | 225 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 3 000 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_00 | — | 1 196 | 250 | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 5 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 7 500 | — | — | — |
| 737MAX8 | ICAO_B | M | 9 | Urcare | Maximă de urcare | D_00 | 10 000 | — | — | —” |

j) La Tabelul I-4 (partea 2) Etapele implicite ale procedurii de plecare, după ultimul rând se introduc o sută nouăzeci și opt noi rânduri, cu următorul cuprins:

| | | | | | | | | | | |
|-----------|---------|---|---|------------|--------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| „A350-941 | DEFAULT | 1 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_D | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 726,5 | 170,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 862,6 | 197,2 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 658 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_D | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 699,9 | 173,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 812,6 | 198,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 604,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |

| | | | | | | | | | | |
|----------|---------|---|---|------------|--------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_D | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 662,2 | 175,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 762,3 | 200,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 551,6 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 586,1 | 179,9 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 679,8 | 202,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 465,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 491,7 | 185,3 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 586,9 | 206,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 365,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 399,5 | 191,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 494,1 | 210,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 268,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 314 | 197 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 407,1 | 214,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 176,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 233,3 | 203,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 325,3 | 219,6 | 60 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|---------|---|---|------------|--------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 089,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | M | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | M | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | M | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 185,1 | 207,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 275,6 | 222,9 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | M | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 036,7 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 1 323,2 | 171 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 1 353,1 | 189,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 514,1 | 213,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 673,8 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 1 265,7 | 173,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 1 315,1 | 191,2 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 466,2 | 214,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 619,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 1 214,3 | 175,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 1 276,7 | 193 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 418,4 | 215,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 565 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 1 138,4 | 180,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 1 212,8 | 196,1 | 60 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|------------|--------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 340,5 | 217 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 476,4 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 1 066,3 | 185,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 1 139,9 | 200,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 252,3 | 219,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 374,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 994,4 | 191,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 1 064,9 | 204,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 165,9 | 222,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 275,1 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 927 | 197,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 994,4 | 209,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 085,3 | 225,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 181 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 862,4 | 204,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 927,4 | 214,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 009,2 | 229,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 091,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | M | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | M | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | M | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | M | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 823,3 | 208,3 | 60 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|------------|--------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | ICAO_A | M | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 886,5 | 218,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 963,5 | 232 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 036,9 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_D | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 726,5 | 170,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 862,6 | 197,2 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 658 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_D | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 699,9 | 173,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 812,6 | 198,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 604,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_D | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 662,2 | 175,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 762,3 | 200,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 551,6 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 586,1 | 179,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 679,8 | 202,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 465,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 491,7 | 185,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 586,9 | 206,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 365,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|------------|--------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 399,5 | 191,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 494,1 | 210,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 268,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 314 | 197 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 407,1 | 214,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 176,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 233,3 | 203,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 325,3 | 219,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 089,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | M | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | M | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | M | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 185,1 | 207,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | M | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 275,6 | 222,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | M | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | M | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 036,7 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | M | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |

k) La Tabelul I-4 (partea 3) Etapele implicite ale procedurii de plecare, la coloana ACFTID, după ultimul rând pentru A340-642 se introduc două sute douăzeci și cinci noi rânduri, cu următorul cuprins:

| | | | | | | | | | | |
|-----------|---------|---|---|------------|--------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| „A350-941 | DEFAULT | 1 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_D | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 726,5 | 170,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 862,6 | 197,2 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 658 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 1 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |

| | | | | | | | | | | |
|----------|---------|---|---|------------|--------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_D | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 699,9 | 173,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 812,6 | 198,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 604,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 2 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_D | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 662,2 | 175,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 762,3 | 200,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 551,6 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 3 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 586,1 | 179,9 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 679,8 | 202,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 465,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 4 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 491,7 | 185,3 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 586,9 | 206,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 365,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 5 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 399,5 | 191,1 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 494,1 | 210,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 268,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 6 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 314 | 197 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 407,1 | 214,7 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 176,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 7 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 233,3 | 203,4 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 325,3 | 219,6 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 089,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | 8 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | M | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | M | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | M | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 185,1 | 207,6 | 60 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|---------|---|---|------------|--------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | DEFAULT | M | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 275,6 | 222,9 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | DEFAULT | M | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 036,7 | 250 | 60 |
| A350-941 | DEFAULT | M | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 1 323,2 | 171 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 1 353,1 | 189,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 514,1 | 213,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 673,8 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 1 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 1 265,7 | 173,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 1 315,1 | 191,2 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 466,2 | 214,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 619,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 2 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 1 214,3 | 175,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 1 276,7 | 193 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 418,4 | 215,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 565 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 3 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 1 138,4 | 180,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 1 212,8 | 196,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 340,5 | 217 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 476,4 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 4 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 1 066,3 | 185,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 1 139,9 | 200,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 252,3 | 219,5 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 374,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 5 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 994,4 | 191,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 1 064,9 | 204,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 165,9 | 222,3 | 60 |

| | | | | | | | | | | |
|----------|--------|---|---|------------|--------------------|---------|--------|---------|-------|----|
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 275,1 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 6 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 927 | 197,8 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 994,4 | 209,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 085,3 | 225,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 181 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 7 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 862,4 | 204,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 927,4 | 214,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 009,2 | 229,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 091,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | 8 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | M | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | M | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 500 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | M | 3 | Urcare | Maximă de urcare | D_1+F_U | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_A | M | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1+F_U | — | 823,3 | 208,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 5 | Accelerare | Maximă de urcare | D_1_U | — | 886,5 | 218,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 963,5 | 232 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 7 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 036,9 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_A | M | 8 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_D | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 726,5 | 170,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 862,6 | 197,2 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 658 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 1 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_D | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 699,9 | 173,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 812,6 | 198,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 604,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 2 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_D | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 662,2 | 175,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 762,3 | 200,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 551,6 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 3 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |

| | | | | | | | | | | |
|----------|---------|---|---|------------|--------------------|---------|--------|---------|-------|------|
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 586,1 | 179,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 679,8 | 202,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 465,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 4 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 491,7 | 185,3 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 586,9 | 206,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 365,5 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 5 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 399,5 | 191,1 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 494,1 | 210,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 268,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 6 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 314 | 197 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 407,1 | 214,7 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 176,3 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 7 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 233,3 | 203,4 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 325,3 | 219,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 089,2 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | 8 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | M | 1 | Decolare | Maximă de decolare | D_1+F_D | — | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | M | 2 | Urcare | Maximă de decolare | D_1+F_U | 1 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | M | 3 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1+F_U | — | 1 185,1 | 207,6 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | M | 4 | Accelerare | Maximă de decolare | D_1_U | — | 1 275,6 | 222,9 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | M | 5 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 3 000 | — | — | — |
| A350-941 | ICAO_B | M | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | D_ZERO | — | 1 036,7 | 250 | 60 |
| A350-941 | ICAO_B | M | 7 | Urcare | Maximă de urcare | D_ZERO | 10 000 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | 15 | — | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | 15 | 1 000 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 3 | Accelerare | Maximă de urcare | INTR | — | 885 | 133,3 | 39,1 |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | ZERO | — | 1 040 | 142,4 | 35,6 |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | ZERO | 3 000 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | ZERO | — | 964 | 168,3 | 38,9 |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | ZERO | 5 500 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | ZERO | 7 500 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 1 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | ZERO | 10 000 | — | — | — |

| | | | | | | | | | | |
|-------|---------|---|---|------------|--------------------|------|--------|-----|-------|------|
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | 15 | — | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | 15 | 1 000 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 3 | Accelerare | Maximă de urcare | INTR | — | 900 | 138 | 31,7 |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | ZERO | — | 995 | 147,3 | 32,2 |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | ZERO | 3 000 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | ZERO | — | 962 | 168,3 | 32,1 |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | ZERO | 5 500 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | ZERO | 7 500 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 2 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | ZERO | 10 000 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 1 | Decolare | Maximă de decolare | 15 | — | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 2 | Urcare | Maximă de decolare | 15 | 1 000 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 3 | Accelerare | Maximă de urcare | INTR | — | 890 | 139,8 | 24,5 |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 4 | Accelerare | Maximă de urcare | ZERO | — | 942 | 149,2 | 27,9 |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 5 | Urcare | Maximă de urcare | ZERO | 3 000 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 6 | Accelerare | Maximă de urcare | ZERO | — | 907 | 168,3 | 27,8 |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 7 | Urcare | Maximă de urcare | ZERO | 5 500 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 8 | Urcare | Maximă de urcare | ZERO | 7 500 | — | — | — |
| ATR72 | DEFAULT | 3 | 9 | Urcare | Maximă de urcare | ZERO | 10 000 | — | — | —” |

l) La Tabelul I-6: Greutăți implicite, la coloana ACFTID, după ultimul rând pentru 737800 se introduc nouăsprezece noi rânduri, cu următorul cuprins:

| | | | | | |
|----------|---|---------|----------|---|---------|
| „7378MAX | 1 | 140 000 | A350-941 | 4 | 466 326 |
| 7378MAX | 2 | 144 600 | A350-941 | 5 | 493 412 |
| 7378MAX | 3 | 149 600 | A350-941 | 6 | 522 377 |
| 7378MAX | 4 | 159 300 | A350-941 | 7 | 552 871 |
| 7378MAX | 5 | 171 300 | A350-941 | 8 | 585 147 |
| 7378MAX | 6 | 174 500 | A350-941 | M | 606 271 |
| 7378MAX | M | 181 200 | ATR72 | 1 | 44 750 |
| A350-941 | 1 | 421 680 | ATR72 | 2 | 47 620 |
| A350-941 | 2 | 433 189 | ATR72 | 3 | 50 710” |
| A350-941 | 3 | 445 270 | | | |

m) La Tabelul I-7: Coeficienții motoarelor cu reacție, după ultimul rând 737800 se introduc paisprezece noi rânduri cu următorul cuprins:

| | | | | | | | | | | |
|----------|---|----------|-------------|-----------|--------------|-----------|---|---|---|----|
| „737800 | Minimă de apropiere | 649,0 | -3,3 | 0,0118 | 0 | 0 | — | — | — | — |
| 7378MAX | Minimă de apropiere | 1 046 | -4,6 | 0,0147 | 0 | 0 | — | — | — | — |
| 7378MAX | Maximă de urcare | 21 736 | -28,6 | 0,3333 | -3,28E-06 | 0 | — | — | — | — |
| 7378MAX | Maximă de urcare la temperatură înaltă | 23 323 | -15,1 | -0,09821 | 6,40E-06 | -142,0575 | — | — | — | — |
| 7378MAX | Maximă de decolare | 26 375 | -32,3 | 0,07827 | 8,81E-07 | 0 | — | — | — | — |
| 7378MAX | Maximă de decolare la temperatură înaltă | 30 839 | -27,1 | -0,06346 | -8,23E-06 | -183,1101 | — | — | — | — |
| A350-941 | Minimă de apropiere | 5 473,2 | -24,305716 | 0,0631198 | -4,21E-06 | 0 | — | — | — | — |
| A350-941 | Minimă de apropiere la temperatură înaltă | 5 473,2 | -24,305716 | 0,0631198 | -4,21E-06 | 0 | — | — | — | — |
| A350-941 | Maximă de urcare | 67 210,9 | -82,703367 | 1,18939 | -0,000012074 | 0 | — | — | — | — |
| A350-941 | Maximă de urcare la temperatură înaltă | 76 854,6 | -75,672429 | 0 | 0 | -466 | — | — | — | — |
| A350-941 | Maximă de decolare | 84 912,8 | -101,986997 | 0,940876 | -8,31E-06 | 0 | — | — | — | — |
| A350-941 | Maximă de decolare la temperatură înaltă | 96 170,0 | -101,339623 | 0 | 0 | -394 | — | — | — | — |
| ATR72 | Maximă de urcare | 5 635,2 | -9,5 | 0,01127 | 0,00000027 | 0 | — | — | — | — |
| ATR72 | Maximă de decolare | 7 583,5 | -20,3 | 0,137399 | -0,00000604 | 0 | — | — | — | —” |

n) La Tabelul I-9: Datele privind relația dintre zgomot, putere și distanță (Datele NPD — Noise power distance), la coloana NPD_ID, după ultimul rând pentru 501D13 și înainte de primul rând pentru A310, se introduc cincizeci și opt noi rânduri, cu următorul cuprins:

| | | | | | | | | | | | | | |
|----------|-----|---|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| „7378MAX | SEL | A | 3 000 | 90,4 | 83,4 | 78,7 | 73,8 | 65,9 | 57,1 | 50,7 | 43,6 | 36,5 | 29,7 |
| 7378MAX | SEL | A | 4 000 | 90,5 | 83,4 | 78,8 | 73,8 | 65,9 | 57,1 | 50,6 | 43,5 | 36,4 | 29,6 |
| 7378MAX | SEL | A | 5 000 | 90,7 | 83,7 | 79 | 74,1 | 66,1 | 57,2 | 50,7 | 43,6 | 36,5 | 29,6 |
| 7378MAX | SEL | A | 6 000 | 91 | 84 | 79,4 | 74,4 | 66,5 | 57,6 | 51 | 43,9 | 36,7 | 29,9 |
| 7378MAX | SEL | A | 7 000 | 91,5 | 84,4 | 79,8 | 74,8 | 66,9 | 58 | 51,5 | 44,3 | 37,1 | 30,2 |
| 7378MAX | SEL | D | 10 000 | 92,4 | 85,8 | 81,4 | 76,6 | 68,9 | 60,2 | 53,9 | 46,8 | 39,7 | 33 |
| 7378MAX | SEL | D | 13 000 | 94,2 | 87,7 | 83,2 | 78,4 | 70,7 | 62 | 55,6 | 48,5 | 41,4 | 34,6 |
| 7378MAX | SEL | D | 16 000 | 96 | 89,4 | 84,9 | 80,1 | 72,4 | 63,7 | 57,3 | 50,3 | 43,2 | 36,5 |
| 7378MAX | SEL | D | 19 000 | 97,6 | 91 | 86,5 | 81,8 | 74 | 65,3 | 59 | 52,1 | 45,1 | 38,4 |
| 7378MAX | SEL | D | 22 000 | 99,2 | 92,6 | 88,1 | 83,4 | 75,6 | 67 | 60,8 | 54 | 47,1 | 40,5 |
| 7378MAX | SEL | D | 24 500 | 100,6 | 94 | 89,5 | 84,8 | 77 | 68,5 | 62,4 | 55,7 | 48,9 | 42,5 |
| 7378MAX | SEL | A | 3 000 | 92,6 | 88,4 | 85,6 | 82,4 | 77,2 | 70,9 | 66,1 | 60,8 | 55,4 | 50,2 |
| 7378MAX | SEL | A | 4 000 | 92,7 | 88,6 | 85,8 | 82,6 | 77,3 | 71 | 66,2 | 60,9 | 55,5 | 50,4 |
| 7378MAX | SEL | A | 5 000 | 93 | 88,9 | 86,1 | 82,9 | 77,6 | 71,3 | 66,5 | 61,1 | 55,7 | 50,6 |
| 7378MAX | SEL | A | 6 000 | 93,3 | 89,3 | 86,4 | 83,2 | 77,9 | 71,6 | 66,8 | 61,4 | 56 | 50,8 |
| 7378MAX | SEL | A | 7 000 | 93,7 | 89,6 | 86,8 | 83,6 | 78,3 | 72 | 67,1 | 61,8 | 56,3 | 51,1 |
| 7378MAX | SEL | D | 10 000 | 94,3 | 90,4 | 87,6 | 84,5 | 79,1 | 72,9 | 68,3 | 63,2 | 58 | 53,1 |
| 7378MAX | SEL | D | 13 000 | 96,1 | 92,2 | 89,4 | 86,3 | 80,8 | 74,5 | 69,9 | 64,8 | 59,6 | 54,8 |
| 7378MAX | SEL | D | 16 000 | 97,6 | 93,7 | 90,9 | 87,8 | 82,5 | 76,3 | 71,7 | 66,7 | 61,6 | 56,9 |
| 7378MAX | SEL | D | 19 000 | 98,8 | 95 | 92,3 | 89,3 | 84 | 78 | 73,6 | 68,7 | 63,8 | 59,1 |
| 7378MAX | SEL | D | 22 000 | 100 | 96,2 | 93,6 | 90,6 | 85,6 | 79,8 | 75,5 | 70,8 | 66,1 | 61,7 |
| 7378MAX | SEL | D | 24 500 | 100,9 | 97,2 | 94,6 | 91,7 | 86,9 | 81,4 | 77,4 | 72,8 | 68,3 | 64,1 |
| A350-941 | SEL | A | 1 000 | 91,21 | 84,42 | 79,83 | 74,97 | 67,15 | 58,68 | 52,65 | 46,06 | 38,92 | 31,73 |
| A350-941 | SEL | 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 | SEL | 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 | SEL | D | 25 000 | 92,83 | 85,22 | 80,6 | 75,75 | 68,22 | 60 | 54,03 | 47,27 | 39,73 | 31,65 |
| A350-941 | SEL | 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 | SEL | D | 50 000 | 99,67 | 92,61 | 87,75 | 82,5 | 74,45 | 66,01 | 60 | 53,34 | 45,7 | 37,42 |
| A350-941 | SEL | D | 70 000 | 103,74 | 96,78 | 91,98 | 86,87 | 78,8 | 70,01 | 63,7 | 56,71 | 48,8 | 40,63 |
| A350-941 | SEL | A | 1 000 | 94,18 | 89,98 | 86,96 | 83,74 | 78,42 | 72,25 | 67,64 | 62,45 | 56,7 | 50,92 |
| A350-941 | SEL | A | 10 000 | 95,52 | 91,32 | 88,29 | 85,06 | 79,78 | 73,75 | 69,24 | 64,17 | 58,36 | 52,34 |
| A350-941 | SEL | A | 17 000 | 97,74 | 93,39 | 90,3 | 87,01 | 81,68 | 75,62 | 71,18 | 66,09 | 60,23 | 54 |
| A350-941 | SEL | D | 25 000 | 95,67 | 90,95 | 87,67 | 84,23 | 78,73 | 72,73 | 68,33 | 63,24 | 57,19 | 50,52 |
| A350-941 | SEL | D | 35 000 | 97,28 | 92,81 | 89,7 | 86,39 | 81,04 | 75,18 | 70,92 | 65,83 | 59,85 | 53,36 |
| A350-941 | SEL | D | 50 000 | 100,98 | 96,76 | 93,79 | 90,43 | 85,11 | 79,2 | 74,81 | 69,77 | 63,84 | 57,37 |
| A350-941 | SEL | D | 70 000 | 104,66 | 100,74 | 97,82 | 94,68 | 89,49 | 83,56 | 79,09 | 73,94 | 67,84 | 61,27 |
| ATR72 | SEL | A | 890 | 86,6 | 79,4 | 74,4 | 69,2 | 61,1 | 52,5 | 46,6 | 40 | 32,7 | 25 |
| ATR72 | SEL | A | 900 | 86,6 | 79,4 | 74,4 | 69,2 | 61,1 | 52,5 | 46,6 | 40 | 32,7 | 25 |
| ATR72 | SEL | A | 1 250 | 86,7 | 79,5 | 74,5 | 69,3 | 61,2 | 52,6 | 46,6 | 40 | 32,6 | 24,8 |
| ATR72 | SEL | A | 1 600 | 87,5 | 80,2 | 75,1 | 69,9 | 61,9 | 53,4 | 47,4 | 40,8 | 33,4 | 25,7 |
| ATR72 | SEL | D | 3 000 | 87,7 | 81,1 | 76,7 | 71,9 | 64,4 | 56,7 | 50,9 | 44,1 | 37,2 | 29,9 |
| ATR72 | SEL | D | 3 600 | 89,4 | 82,8 | 78,6 | 73,9 | 66,3 | 58 | 52,2 | 45,5 | 38,8 | 31,5 |
| ATR72 | SEL | D | 4 200 | 91,1 | 84,5 | 80,6 | 75,9 | 68,2 | 59,8 | 53,9 | 47,1 | 40,2 | 32,9 |
| ATR72 | SEL | D | 4 800 | 92,8 | 86,3 | 82,5 | 77,9 | 70,1 | 62,1 | 56 | 48,8 | 41,5 | 33,8 |
| ATR72 | SEL | D | 4 900 | 94,6 | 88,2 | 84 | 79,7 | 72,9 | 65,7 | 60,8 | 55,3 | 50 | 43,9 |
| ATR72 | SEL | D | 5 300 | 95,7 | 89,5 | 85,2 | 81 | 74,3 | 67,3 | 62,4 | 57 | 51,7 | 45,6 |
| ATR72 | SEL | D | 5 310 | 95,7 | 89,5 | 85,2 | 81 | 74,3 | 67,3 | 62,4 | 57 | 51,7 | 45,6 |
| ATR72 | SEL | A | 890 | 89,7 | 85 | 81,7 | 78,2 | 72,8 | 66,9 | 62,6 | 57,7 | 52,1 | 45,9 |
| ATR72 | SEL | A | 900 | 89,7 | 85 | 81,7 | 78,2 | 72,8 | 66,9 | 62,6 | 57,7 | 52,1 | 45,9 |

| | | | | | | | | | | | | | |
|-------|-----|---|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| ATR72 | SEL | A | 1 250 | 89,4 | 84,7 | 81,5 | 78,1 | 72,8 | 66,8 | 62,5 | 57,6 | 51,8 | 45,6 |
| ATR72 | SEL | A | 1 600 | 89,7 | 85,1 | 81,8 | 78,4 | 73,1 | 67,3 | 63 | 58,1 | 52,4 | 46,2 |
| ATR72 | SEL | D | 3 000 | 88,9 | 84,8 | 82 | 79 | 74,3 | 68,9 | 64,9 | 60 | 54,6 | 48,6 |
| ATR72 | SEL | D | 3 600 | 90 | 85,9 | 83,2 | 80,3 | 75,5 | 70,3 | 66,4 | 61,6 | 56,4 | 50,5 |
| ATR72 | SEL | D | 4 200 | 91,1 | 87,1 | 84,4 | 81,6 | 77 | 71,9 | 67,9 | 63 | 57,8 | 51,9 |
| ATR72 | SEL | D | 4 800 | 92,2 | 88,2 | 85,6 | 82,9 | 78,8 | 73,8 | 69,6 | 64,4 | 58,8 | 52,7 |
| ATR72 | SEL | D | 4 900 | 92,9 | 89,4 | 86,9 | 84,3 | 80,3 | 75,9 | 72,9 | 69,3 | 65,5 | 61,3 |
| ATR72 | SEL | D | 5 300 | 93,7 | 90,2 | 87,7 | 85,2 | 81,4 | 77,1 | 74,1 | 70,6 | 66,8 | 62,6 |
| ATR72 | SEL | D | 5 310 | 93,7 | 90,2 | 87,7 | 85,2 | 81,4 | 77,1 | 74,1 | 70,6 | 66,8 | 62,6" |

o) La tabelul I-10: Clasele spectrale, după rândul „Identificator clasă spectrală” corespunzător numărului 138 se introduc două noi rânduri, cu următorul cuprins:

| | | | | | | | | | | | | | |
|------|---------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| „139 | Plecare | 2 motoare. Bypass ridicat. Turboventilator | 71,4 | 67,4 | 59,1 | 69,3 | 75,3 | 76,7 | 72,6 | 69,3 | 76,4 | 71,2 | 71,8 |
| 140 | Plecare | 2 motoare. Turbopropulsor | 63,5 | 62,8 | 71,0 | 87,4 | 78,5 | 76,8 | 74,6 | 77,4 | 79,8 | 74,3 | 75,4" |

p) La tabelul I-10: Clasele spectrale, după rândul „Identificator clasă spectrală” corespunzător numărului 238 se introduc două noi rânduri, cu următorul cuprins:

| | | | | | | | | | | | | | |
|------|-----------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| „239 | Apropiere | 2 motoare. Bypass ridicat. Turboventilator | 71,0 | 65,0 | 60,7 | 70,7 | 74,8 | 76,5 | 73,2 | 71,8 | 75,9 | 73,0 | 71,1 |
| 240 | Apropiere | 2 motoare. Turbopropulsor | 65,9 | 68,0 | 66,9 | 80,0 | 77,1 | 78,5 | 73,9 | 75,6 | 77,7 | 73,6 | 73,3" |

Art. II. — Prezentul ordin se publică în Monitorul Oficial al României, Partea I.

★

Prezentul ordin transpune prevederile Directivei delegate (UE) 2021/1.226 a Comisiei din 21 decembrie 2020 de modificare, în scopul adaptării la progresul științific și tehnic, a anexei II la Directiva 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește metodele comune de evaluare a zgomotului, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 269 din 28 iulie 2021, cu excepția articolelor 1—17 care se transpun conform prevederilor art. 84 din Legea nr. 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant.

Ministrul mediului, apelor și pădurilor,
Tánczos Barna

București, 11 aprilie 2022.
Nr. 842.

EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR



„Monitorul Oficial” R.A., Str. Parcului nr. 65, sectorul 1, București; 012329
C.I.F. RO427282, IBAN: RO55RNCB0082006711100001 BCR
și IBAN: RO12TREZ7005069XXX000531 DTCPMB (alocat numai persoanelor juridice bugetare)
Tel. 021.318.51.29/150, fax 021.318.51.15, e-mail: marketing@ramo.ro, www.monitoruloficial.ro

Adresa Biroului pentru relații cu publicul este:
Str. Parcului nr. 65, intrarea A, sectorul 1, București; 012329.
Tel. 021.401.00.73, e-mail: concursurifp@ramo.ro, convocariaga@ramo.ro
Pentru publicări, încărcăți actele pe site, la: <https://www.monitoruloficial.ro/brp/>

