**MINISTERUL MEDIULUI, APELOR ȘI PĂDURILOR**

****

**ORDIN**

**Nr. …….……/……………2022**

privind modificarea și completarea anexelor nr. 4, 6, 7 și 9 la Ordinul ministrului mediului, apelor și pădurilor nr.1090/2019 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/129867/02.02.2022,

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 şi funcţionarea Ministerului Mediului, Apelor şi Pădurilor,

**ministrul mediului, apelor și pădurilor emite următorul:**

**O R D I N :**

**Art. I.** - Anexele nr. 4, 6, 7 și 9 la Ordinul ministrului mediului, apelor și pădurilor nr.1090/2019 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 din 23 decembrie 2019, cu modificările şi completările ulterioare, se modifică şi se completează după cum urmează:

1. Anexa nr. 4 se modifică după cum urmează:
2. 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.”

1. Punctele 2 și 3 vor avea următorul cuprins:

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

1. pentru atmosfera SAE AIR-1845:

Ln,ref (di ) = Ln (dref )-20lg(di/dref ) - α n,ref •di (D-2)

1. pentru atmosfera specificată de utilizator:

Ln, 5534(T,RH,di ) = Ln (dref ) - 20lg(di/dref ) - α n, 5534(T,RH) •di (D-3)

unde α 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 di , cele două spectre se ponderează pe curba A, iar decibelii se însumează pentru a determina nivelurile corespunzătoare LA,5534 și LA,ref ponderate pe curba A, cu care se efectuează apoi o scădere aritmetică:

 (D-4)”

1. Anexa nr. 6 se modifică după cum urmează:
2. Tabelul F-1: Coeficienţii AR,i,m şi BR,i,m pentru zgomotul de rulare, respectiv AP,i,m şi BP,i,m pentru zgomotul de propulsie se înlocuiește cu următorul tabel:

„

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

”

1. Tabelul F-4: Coeficienţii αi,m şi βm pentru suprafaţa drumului se înlocuiește cu următorul tabel:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Descriere** | **Viteza minimă pt care este valabil[km/h]** | **Viteza maximă pt care este valabil[km/h]** | **Categorie** | ***αm***  **(63 Hz)** | ***αm***  **(125 Hz)** | ***αm***  **(250 Hz)** | ***αm***  **(500 Hz)** | ***αm***  **(1 kHz)** | ***αm***  **(2 kHz)** | ***αm***  **(4 kHz)** | ***αm***  **(8 kHz)** | ***βm*** |
| Suprafața de referință a drumului | -- | -- | 1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| ZOAB 1 strat | 50 | 130 | 1 | 0,0 | 5,4 | 4,3 | 4,2 | –1,0 | –3,2 | –2,6 | 0,8 | –6,5 |
| 2 | 7,9 | 4,3 | 5,3 | –0,4 | –5,2 | –4,6 | –3,0 | –1,4 | 0,2 |
| 3 | 9,3 | 5,0 | 5,5 | –0,4 | –5,2 | –4,6 | –3,0 | –1,4 | 0,2 |
| 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| ZOAB 2 straturi | 50 | 130 | 1 | 1,6 | 4,0 | 0,3 | –3,0 | –4,0 | –6,2 | –4,8 | –2,0 | –3,0 |
| 2 | 7,3 | 2,0 | –0,3 | –5,2 | –6,1 | –6,0 | –4,4 | –3,5 | 4,7 |
| 3 | 8,3 | 2,2 | –0,4 | –5,2 | –6,2 | –6,1 | –4,5 | –3,5 | 4,7 |
| 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| ZOAB 2 straturi (fin) | 80 | 130 | 1 | –1,0 | 3,0 | –1,5 | –5,3 | –6,3 | –8,5 | –5,3 | –2,4 | –0,1 |
| 2 | 7,9 | 0,1 | –1,9 | –5,9 | –6,1 | –6,8 | –4,9 | –3,8 | –0,8 |
| 3 | 9,4 | 0,2 | –1,9 | –5,9 | –6,1 | –6,7 | –4,8 | –3,8 | –0,9 |
| 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| SMA-NL5 | 40 | 80 | 1 | 10,3 | –0,9 | 0,9 | 1,8 | –1,8 | –2,7 | –2,0 | –1,3 | –1,6 |
| 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| SMA-NL8 | 40 | 80 | 1 | 6,0 | 0,3 | 0,3 | 0,0 | –0,6 | –1,2 | –0,7 | –0,7 | –1,4 |
| 2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Beton periat | 70 | 120 | 1 | 8,2 | –0,4 | 2,8 | 2,7 | 2,5 | 0,8 | –0,3 | –0,1 | 1,4 |
| 2 | 0,3 | 4,5 | 2,5 | –0,2 | –0,1 | –0,5 | –0,9 | –0,8 | 5,0 |
| 3 | 0,2 | 5,3 | 2,5 | –0,2 | –0,1 | –0,6 | –1,0 | –0,9 | 5,5 |
| 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Beton periat optimizat | 70 | 80 | 1 | –0,2 | –0,7 | 1,4 | 1,2 | 1,1 | –1,6 | –2,0 | –1,8 | 1,0 |
| 2 | –0,7 | 3,0 | –2,0 | –1,4 | –1,8 | –2,7 | –2,0 | –1,9 | –6,6 |
| 3 | –0,5 | 4,2 | –1,9 | –1,3 | –1,7 | –2,5 | –1,8 | –1,8 | –6,6 |
| 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Beton măturat fin | 70 | 120 | 1 | 8,0 | –0,7 | 4,8 | 2,2 | 1,2 | 2,6 | 1,5 | –0,6 | 7,6 |
| 2 | 0,2 | 8,6 | 7,1 | 3,2 | 3,6 | 3,1 | 0,7 | 0,1 | 3,2 |
| 3 | 0,1 | 9,8 | 7,4 | 3,2 | 3,1 | 2,4 | 0,4 | 0,0 | 2,0 |
| 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Beton cu suprafața lucrată | 50 | 130 | 1 | 8,3 | 2,3 | 5,1 | 4,8 | 4,1 | 0,1 | –1,0 | –0,8 | –0,3 |
| 2 | 0,1 | 6,3 | 5,8 | 1,8 | –0,6 | –2,0 | –1,8 | –1,6 | 1,7 |
| 3 | 0,0 | 7,4 | 6,2 | 1,8 | –0,7 | –2,1 | –1,9 | –1,7 | 1,4 |
| 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Elemente dure dispuse în «spic de grâu» | 30 | 60 | 1 | 27,0 | 16,2 | 14,7 | 6,1 | 3,0 | –1,0 | 1,2 | 4,5 | 2,5 |
| 2 | 29,5 | 20,0 | 17,6 | 8,0 | 6,2 | –1,0 | 3,1 | 5,2 | 2,5 |
| 3 | 29,4 | 21,2 | 18,2 | 8,4 | 5,6 | –1,0 | 3,0 | 5,8 | 2,5 |
| 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Elemente dure nedispuse în «spic de grâu» | 30 | 60 | 1 | 31,4 | 19,7 | 16,8 | 8,4 | 7,2 | 3,3 | 7,8 | 9,1 | 2,9 |
| 2 | 34,0 | 23,6 | 19,8 | 10,5 | 11,7 | 8,2 | 12,2 | 10,0 | 2,9 |
| 3 | 33,8 | 24,7 | 20,4 | 10,9 | 10,9 | 6,8 | 12,0 | 10,8 | 2,9 |
| 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Elemente dure silențioase | 30 | 60 | 1 | 26,8 | 13,7 | 11,9 | 3,9 | –1,8 | –5,8 | –2,7 | 0,2 | –1,7 |
| 2 | 9,2 | 5,7 | 4,8 | 2,3 | 4,4 | 5,1 | 5,4 | 0,9 | 0,0 |
| 3 | 9,1 | 6,6 | 5,2 | 2,6 | 3,9 | 3,9 | 5,2 | 1,1 | 0,0 |
| 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Strat subțire A | 40 | 130 | 1 | 10,4 | 0,7 | –0,6 | –1,2 | –3,0 | –4,8 | –3,4 | –1,4 | –2,9 |
| 2 | 13,8 | 5,4 | 3,9 | –0,4 | –1,8 | –2,1 | –0,7 | –0,2 | 0,5 |
| 3 | 14,1 | 6,1 | 4,1 | –0,4 | –1,8 | –2,1 | –0,7 | –0,2 | 0,3 |
| 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Strat subțire B | 40 | 130 | 1 | 6,8 | –1,2 | –1,2 | –0,3 | –4,9 | –7,0 | –4,8 | –3,2 | –1,8 |
| 2 | 13,8 | 5,4 | 3,9 | –0,4 | –1,8 | –2,1 | –0,7 | –0,2 | 0,5 |
| 3 | 14,1 | 6,1 | 4,1 | –0,4 | –1,8 | –2,1 | –0,7 | –0,2 | 0,3 |
| 4a/4b | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

”

1. Anexa nr. 7 se modifică după cum urmează:
2. La tabelul G-1: Coeficienţii Lr,TR,i şi Lr,VEH,i pentru rugozitatea şinei şi a roţilor, al doilea tabel corespunzător coeficientului Lr,TR,i se înlocuiește cu următorul tabel:

„

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Lr,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 ” |

„

1. Tabelul G-2: Coeficienţii A3,i pentru filtrul de contact se înlocuiește cu următorul tabel:

„

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **A3,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 ” |

”

1. La tabelul G-3: Coeficienţii LH,TR,i, LH,VEH,i şi LH,VEH,SUP pentru funcţiile de transfer (Valorile sunt exprimate în nivel de putere acustică pe osie), primul tabel aferent coeficientului „LH,TR,i” se înlocuiește cu următorul tabel:

„

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***LH,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 |
| 1 000 Hz | 107,1 | 104,4 | 102,5 | 107,9 | 104,7 | 101,1 | 105,4 | 111,8 |
| 1 250 Hz | 108,3 | 106,0 | 104,2 | 108,9 | 106,3 | 103,4 | 106,5 | 113,9 |
| 1 600 Hz | 108,5 | 106,8 | 105,4 | 108,8 | 107,1 | 105,4 | 106,4 | 115,5 |
| 2 000 Hz | 109,7 | 108,3 | 107,1 | 109,8 | 108,8 | 107,7 | 107,5 | 114,9 |
| 2 500 Hz | 110,0 | 108,9 | 107,9 | 110,2 | 109,3 | 108,5 | 108,1 | 118,2 |
| 3 150 Hz | 110,0 | 109,1 | 108,2 | 110,1 | 109,4 | 108,7 | 108,4 | 118,3 |
| 4 000 Hz | 110,0 | 109,4 | 108,7 | 110,1 | 109,7 | 109,1 | 108,7 | 118,4 |
| 5 000 Hz | 110,3 | 109,9 | 109,4 | 110,3 | 110,0 | 109,6 | 109,1 | 118,9 |
| 6 300 Hz | 110,0 | 109,9 | 109,7 | 109,9 | 109,8 | 109,6 | 109,1 | 117,5 |
| 8 000 Hz | 110,1 | 110,3 | 110,4 | 110,0 | 110,0 | 109,9 | 109,5 | 117,9 |
| 10 000 Hz | 110,6 | 111,0 | 111,4 | 110,4 | 110,5 | 110,6 | 110,2 | 118,6 ” |

”

1. La Tabelul G-3: Coeficienţii LH,TR,i, LH,VEH,i şi LH,VEH,SUP pentru funcţiile de transfer (Valorile sunt exprimate în nivel de putere acustică pe osie), în tabelul nr.2 aferent coeficientului „LH,VEH,i”, în coloana nr.1, rândurile nr.10, 20 și 23, referitoare la frecvențele 316 Hz, 3 160 Hz și 6350 Hz, vor avea următorul cuprins: „315 Hz”, „3150 Hz” și respectiv „6300 Hz”;
2. La Tabelul G-3: Coeficienţii LH,TR,i, LH,VEH,i şi LH,VEH,SUP pentru funcţiile de transfer (Valorile sunt exprimate în nivel de putere acustică pe osie), în tabelul nr.3 aferent coeficientului „LH,VEH,SUP,i”, în coloana nr.1, rândurile nr.11, 21 și 24, referitoare la frecvențele 316 Hz, 3 160 Hz și 6350 Hz, vor avea următorul cuprins: „315 Hz”, „3150 Hz” și respectiv „6300 Hz”;
3. Tabelul G-4: Coeficienţii LR,IMPACT,i pentru zgomotul de impact se înlocuiește cu următorul tabel:

„

|  |  |
| --- | --- |
| **LR,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 |
| 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 ” |

”

1. La Tabelul G-5: Coeficienţii LW,0,idling pentru zgomotul de tracţiune (Valorile sunt exprimate în nivel de putere acustică pe vehicul), în coloana nr.1, rândurile nr.12, 22 și 25 referitoare la 316 Hz, 3 160 Hz și 6350 Hz, vor avea următorul cuprins: „315Hz”, „3150 Hz” și respectiv „6300 Hz”.
2. La Tabelul G-5: Coeficienţii LW,0,idling pentru zgomotul de tracţiune (Valorile sunt exprimate în nivel de putere acustică pe vehicul), în coloana nr.4, rândul nr.22 referitor la Tipul de vehicul, d, Locomotivă Diesel (c. 2 200 kW), „89,5”, va avea următorul cuprins: „81,4”.
3. La Tabelul G-5: Coeficienţii LW,0,idling pentru zgomotul de tracţiune (Valorile sunt exprimate în nivel de putere acustică pe vehicul), în coloana nr.5, rândul nr.22 referitor la Tipul de vehicul, d, Locomotivă Diesel (c. 2 200 kW), „88,5” va avea următorul cuprins: „80,7”.
4. La Tabelul G-6: Coeficienţii LW,0,1, LW,0,2, α1 şi α2 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 nr.11, 21 și 24 referitoare la frecvențele 316 Hz, 3 160 Hz și 6350 Hz, vor avea următorul cuprins: „315 Hz”, „3150 Hz” și respectiv „6300 Hz”.
5. Tabelul G-7: Coeficienţii Cbridge pentru radiaţiile structurale se înlocuiește cu următorul tabel:

„

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***LH,*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 |
| 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 |

”

1. **Anexa nr. 9 se modifică și se completează după cum urmează:**
2. 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)”;
3. La Tabelul I-1: Coeficienţii 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” |

1. La Tabelul I-2: Aeronave, rândurile 737700 și 737800 aferente coloanei ACFT ID se modifică și se înlocuiesc cu următoarele rânduri:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| „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” |

1. La Tabelul I-2: Aeronave, după rândul 737800 și înainte de rândul 737D17, aferente coloanei ACFT ID, 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 |

1. La Tabelul I-2: Aeronave, după rândul A340-642 și înainte de rândul A380-841, aferente coloanei ACFT ID, 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 | Turbopropulsor | 2 | Mare | Comercial | 50 710 | 49 270 | 3 360 | 7 587 | 4 | ATR72 | CNT (lb) | 240 | 140 | Elice” |

1. La Tabelul I-3: Etapele implicite ale procedurii de apropiere, după ultimul rând pentru 737700 și înainte de primul rând pentru 737D17, aferente coloanei ACFTID, 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 |

1. La Tabelul I-3: Etapele implicite ale procedurii de apropiere, după ultimul rând pentru 737N9 și înainte de primul rând pentru 737QN, aferente coloanei ACFTID, 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 |

1. La Tabelul I-3: Etapele implicite ale procedurii de apropiere, după ultimul rând pentru A340-642 și înainte de primul rând pentru A380-841, aferente coloanei ACFTID, 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” |

1. La Tabelul I-4 (partea 1): Etapele implicite ale procedurii de plecare, după ultimul rând pentru 7373B2 și înainte de primul rând pentru 737400, aferente coloanei ACFTID, 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, după ultimul rând pentru A340-642 și înainte de primul rând pentru A380-841, aferente coloanei ACFTID, 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: Greutăţi implicite, după ultimul rând pentru 737800 și înainte de primul rând pentru 737D17, aferente coloanei ACFTID,se introduc nouăsprezece noi rânduri, cu următorul cuprins:

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

m) La Tabelul I-7: Coeficienţii motoarelor cu reacţie, după rândul:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| „737800 | Maximă de decolare la temperatură înaltă | 30 143,2 | – 29,773 | – 0,029 | 0 | – 145,2” |  |  |  |  |

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” |  |  |  |  |

1. La Tabelul I-9: Datele privind relaţia dintre zgomot, putere şi distanţă (Datele NPD - Noise power distance), după ultimul rând pentru 501D13 și înainte de primul rând pentru A310, aferente coloanei NPD\_ID,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 „Identificatorului de 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 „Identificatorului de 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) 2021/1226 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 excepţia 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**

**Barna TÁNCZOS**

**SECRETAR DE STAT SECRETAR DE STAT**

**Robert Eugen SZEP Sorin Ionuț BANCIU**

**SECRETAR GENERAL**

**Corvin NEDELCU**

**SECRETAR GENERAL ADJUNCT**

**Teodor DULCEAȚĂ**

**DIRECȚIA JURIDICĂ**

**Director, Cristian ALEXE**

**DIRECȚIA AFACERI EUROPENE**

**Director, Liliana BARA**

**DIRECŢIA EVALUARE IMPACT ŞI CONTROLUL POLUĂRII**

**Director, Dorina MOCANU**

**DIRECŢIA EVALUARE IMPACT ŞI CONTROLUL POLUĂRII**

**Director Adjunct, Lăcrămioara CHIOARU**

**SERVCIUL CONTROLUL POLUĂRII ŞI PROTECŢIA ATMOSFEREI**

**Şef Serviciu, Felicia IOANA**

**Elaborat: Victor Minchevici, consilier superior**