

Gruppe nr.	Flytype	Afstand m	L_A dBre 20 μ Pa	L_w pr. 1/1 okt. dBre 10 ⁻¹² W	APU højde over terræn m
1	B 747	20	96	124	8
2	DC-10	30	84	115	6
	A 300	30	83	114	6
3	B 727	17	93	119	3
	B 767	30	80	111	5
4	DC-9	20	86	114	3.5
5	F 28	10	73	95	3

Tabel 2. Data for APU'ers støjudsendelse ved maksimal belastning: målt værdi af L_A i given afstand omregnet til lydeffektniveau L_w pr. 1/1 oktav, samt højden af APU'ernes udblæsning.

idet alle APU'er er forudsat rundstrålende til rumvinklen 21, samt at lydeffekten er uafhængig af frekvensen og samlet i området begrænset af 1/1-oktaverne med centerfrekvenser på henholdsvis 63Hz og 4 kHz.

3.4 Trafik 1995

De forudsætninger om trafikken i 1995, som er anvendt ved beregningerne, findes i ref. (2) og (3). Heri er specificeret antallet af afgang og ankomster til nærmere angivne standpladsområder benævnt A-L, vist i figur 1. Der er foretaget opdeling på de tidligere omtalte grupper af fly, og trafiktal er opgivet for henholdsvis kl. 10-11, kl. 21-22, kl. 22-23 og for en repræsentativ time i tidsrummet kl. 01-05. Tiderne er lokaltid.

Som det omtales nærmere i afsnit 4 er der ikke gennemført en egentlig beregningsmæssig simulation, men i stedet en overslagsmæssig vurdering af støjbelastningen i udvalgte punkter, I-IV i fig. 1. Til brug for denne vurdering er flybevægelserne opdelt i 2 grupper, den ene omfattende flybevægelser af typen Gr. 2 (Dc-10), den anden omfattende alle øvrige grupper (Gr. 1 og Gr. 3-5).

I tabel 3 og 4 er som grundlag for beregningen gengivet antallet af afgang og ankomster opdelt på flygruppe 2 og øvrige grupper. Antallene er specificeret for hvert af

de ovenfor anførte tidsrum.

Antallet af afgang og ankomster er i tabel 3 og 4 fordelt på standpladsområder efter følgende retningslinier:

Ved vurdering af støjbelastningen i punkter (I-III) ved vestenden af terminalen er forudsat, at standpladserne udnyttes successivt, fra vest mod øst, med maksimalt én ankomst og én afgang pr. standplads pr. time. Således er oplysningerne fra ref. (3) om antallet af afgang og ankomster i områderne C-H taget under ét i tabel 3 specificeret på områderne under nævnte forudsætning. Tilsvarende er områderne i tabel 4 »fyldt op« successivt fra øst mod vest. Ved denne fremgangsmåde opnås en muligt forekommende standpladsudnyttelse, som repræsenterer »worst-case« med hensyn til støjbelastning i de valgte beregningpunkter. Ved andre mulige, ikke ekstreme fordelinger af trafikken vil støjbelastningen i punkt II-IV ikke ændres væsentligt, idet det, som det vil fremgå af afsnit 4, i højere grad er standpladsernes afstand fra terminalbygningen end deres fordeling i øst-vestlig retning, der påvirker støjbelastningen. Støjbelastningen i punkt I, der ligger »i forlængelse« af standpladssystemet vil i højere grad kunne påvirkes af ændringer i trafikfordelingen på de vestligste standpladsområder.