

standardvarigheden 1 time, bestemtes bidraget til  $L_{Aeq}$  pr. time i det betragtede beregningspunkt fra den pågældende flybevægelse. Ved summation af sådanne bidrag blev den samlede værdi af  $L_{Aeq}$  fra forskellige flybevægelser estimeret, jfr. afsnit 4.4.

I figur 3 er vist et eksempel på resultatet af beregningen i et typetilfælde: Der er betragtet et fly af gruppe 3-5, som til tiden  $t=0$  starter motorerne og står stille i et punkt 340 m fra beregningspunkt I i 60 sek. idle. Power setting'en øges derefter i 10 sek, hvorefter den reduceres til idle igen samtidig med, at flyet til tiden  $t=70$  sek begynder rulning med 20 km/h bort fra punkt I. 1770 m fra punkt I drejer flyet mod syd og kører 1000 m – i tilnærmet konstant afstand på 1770 m – på vej til start på bane 04 R. Kurve b i figuren viser  $L_A(t)^*$ .

Kurven b illustrerer også det A-vejede lydtrykniveau som funktion af tiden ved landing på bane 22 L. Værdierne af  $L_A$  ved henholdsvis break away og idle skal i så fald udelades. Det ses, at de højest forekommende værdier af  $L_A$  i punkt I er ca. 76 dBre 20 uPa ved afgang og ca. 71 dBre 20 uPa ved ankomst.

I figurens del c) er vist en kurve, som er bestemt ved integration af kurven b) fra højre mod venstre, samt korrigeret til en standardvarighed på 1 time. Kurven viser altså  $L_{Aeq}$  pr. time i punkt I som funktion af det tidspunkt (dvs. afstand fra punkt I), hvor en ankomst slutter ( $t \geq 70$  sek).

Ved en ankomst til en standplads 340 m fra punkt I ( $t=70$  sek på figuren) er  $L_{Aeq}$  pr. time 52 dBre 20 uPa. Medtages bidragene til  $L_{Aeq}$  fra break away og 60 sek idle fås  $L_{Aeq}$  pr. time i punkt I fra en start fra en standplads i 340 m afstand til 57 dBre 20 uPa.

Ved nærmere analyse af de indgående data ses det, at bidraget til  $L_{Aeq}$  i punkt I fra de »yderste« 1000 m er uden praktisk betydning. Figuren kan derfor antages også at illustrere henholdsvis start på bane 22 R og landing på bane 04 L.

I figur 4 er tilsvarende illustreret  $L_A(t)$ , samt  $L_{Aeq}$  pr. time i punkt III for afgang/

ankomst fra/til område C/D. Der er vist kurver for skærmhøjde 7,5 m (fuldt optrukket) og 13,5 m (punkteret). Tyk streg angiver brug af standplads 50 m fra terminalbygning og tynd streg brug af standplads 200 m fra terminalbygning. En nærmere analyse viser, at figuren er repræsentativ for både ankomster fra bane 04 L 22 L og afgang til bane 04 R og 22 R.

De markante knæpunkter på kurverne  $L_A(t)$  ved  $t=97$  sek (7,5 m skærm) og ved  $t=133$  sek (13,5 m skærm) illustrerer, at flyet i en vis afstand fra terminalbygningen ruller ud af det område, hvor terminalbygningen er virksom som støjskærm. Afstanden er naturligvis, som figuren illustrerer det, afhængig af skærmens højde, men også af beregningspunktets afstand fra skærmen. Figuren er altså kun et typisk tilfælde med begrænset mulighed for generalisering. Figuren illustrerer imidlertid visse principielle træk.

En ankomst af et fly fra gruppe 1 eller 3-5 vil give anledning til et  $L_{Aeq}$  pr. time i punkt III på ca. 49 dBre 20  $\mu$ Pa med 7,5 m skærm og ca. 47 dBre 20 uPa med 13,5 m skærm. Den største værdi af  $L_A(t)$  under ankomsten vil andrage henholdsvis ca. 63 dBre 20 uPa (13,5 m skærm) og ca. 67 dBre 20 uPa (7,5 m skærm).

De ovenfor anførte værdier gælder ankomst til de inderste standpladser. Ved ankomst til de yderste standpladser vil  $L_{Aeq}$  pr. time andrage ca. 46 dBre 20 uPa både med 7,5 m og 13,5 m skærm. Maksimalværdierne  $L_A(t)$  vil være uændret.

Dette illustrerer, at man ved lille skærmning mest hensigtsmæssigt placerer ankomende fly ved standpladser længst væk fra terminalbygningen, mens man ved større skærmning er friere stillet.

Ved afgang med et fly af gruppe 3-5 fra standpladserne nærmest terminalbygningen bliver  $L_{Aeq}$  pr. time ca. 50 og ca. 47 dBre 20 uPa med henholdsvis 7,5 og 13,5 m skærm. De højeste værdier af  $L_A(t)$  vil blive som ved ankomst.

Ved afgang med et fly af gruppe 3-5 eller gruppe 1 (B 747) fra en standplads 200 m fra

\*) I figur b) svarer tidsrummet 0-70 sek til det tidsrum, hvor flyet holder stille i et punkt beliggende 340 m på beregningspunktet I. Man må altså ikke sammenkæde afstandsangivelsen i figur a) med tidsangivelsen b) for de første 70 sek.