

terminalbygningen vil $L_A(t)$ blive som vist med stiplet signatur i figur 4b. L_{Aeq} pr. time i punkt III andrager henholdsvis 53 dBre 20 uPa (7,5 m skærm) og 47 dB (13,5 m skærm).

De største værdier af $L_A(t)$ bliver henholdsvis ca. 72 og ca. 63 dBre 20 uPa. Årsagen til den øgede forskel på situationen med henholdsvis lav og høj skærm er, at break away netop forekommer uden for det område, hvor den lave skærm er virksom.

Selv om det ovenstående behandler et typetilfælde og mange parametre har indflydelse, illustrerer eksemplet dog, at det vil være vigtigt at sørge for, at den højere power setting ved break away anvendes inden for det område, som skærmes af terminalbygningen. Eksemplet illustrerer også vigtigheden af at etablere så høj en skærm som muligt mellem forplads og boligområder og placere den så tæt på støjklenderne (eller kilderne så tæt på skærmen) som muligt.

4.3 Beregningsresultater: ét fly

Ud over de to eksempler, som er illustreret i figur 3 og 4 omtalt i afsnit 4.2 blev – som allerede tidligere nævnt – på tilsvarende måde behandlet yderligere et antal eksempler. Resultaterne heraf er opstillet i tabel 5 og 6. Til resultaterne skal knyttes den bemærkning, at flyene er grupperet, sådan at der for grupperne 1, 3, 4 og 5, benævnt »øvrige« grupper, er forudsat en fælles motorhøjde på

3,0 m, jfr. data i tabel 1.

Der er gennemført separat beregning for gruppe 2, idet beregningen er gennemført for DC-10. Herved er adderet bidrag beregnet for halemotoren alene (8,5 m over terræn) og bidrag fra vingemotorerne bestemt under forudsætning af en motorhøjde på 3,0 m (som for gruppe 1 og 3–5).

Når der i tabel 5 specielt er anført data for afgang af B 747, dækker det over, at der herved er forudsat afgang fra standplads 200 m fra terminalbygning. Alle øvrige data i tabel 5 gælder afgang og ankomst fra/til standpladserne nærmest terminalbygningen. Data i tabel 6 gælder for afgang fra standplads 200 m fra terminalbygning og for ankomst til standplads nærmest terminalbygning. Der henvises i denne forbindelse til afsnit 4.2, hvoraf det fremgår, at L_{Aeq} fra ankomster er relativt uafhængigt af standpladsvalg, mens L_{Aeq} fra afgang er noget mindre ved afgang fra standplads nær terminalbygningen end ved afgang fra standpladser længere ude på forpladsen.

Blandt resultaterne bør man specielt hæfte sig ved, at en forøgelse af skærmhøjden fra 7,5 m til 13,5 m reducerer bidraget fra en DC-10 (og B 747) afgang med 6 dB, og fra en ankomst med 3 dB (beregningsspunkt 2 m over terræn).

For fly af gruppe 3–5 er de tilsvarende virkninger 3 og 2 dB.

a) Beregningspunkt 2 m over terræn			
Skærmhøjde, m	0	7.5	13.5
Flybevægelse			
afg.	57	50	47
afg. B 747	–	53	47
ank.	52	49	47

b) Beregningspunkt 8 m over terræn			
Skærmhøjde, m	0	7.5	13.5
Flybevægelse			
afg.	57	51	48