

# Sicherheit sinkt, Lärmbelastung steigt

Zum Beitrag „Anflug im Leerlauf“ vom 17. März

Die Ausführungen des Sprechers der Deutschen Flugsicherung sind richtig – wenn man nur auf Umweltgesichtspunkte abstellt. Ich tue dies von Berufs wegen täglich. Genauso richtig ist es allerdings, dass die Continuous-Descent-Approach-Verfahren bereits heute angewendet werden können. Nämlich genau dann, wenn

die Flugführung entsprechende Sinkraten vorgibt. Eines weiteren Verfahrens bedarf es insoweit nicht. Größere Bedenken resultieren

für Piloten aus folgender flugbetriebstechnischer, sicherheitsrelevanter Tatsache: Am 17. 1. 2008 ist eine

British-Airlines-Maschine vom Typ Boeing 777-200ER nach Absolvierung eines solchen wie hier beschriebenen CDA-Verfahrens mit Totalschaden verunglückt – nur durch Zufall ohne Tote. Nach den vorläufigen Untersuchungsergebnissen ist das CDA-Verfahrens dafür verantwortlich, da bedingt durch den nötigen Triebwerksverlauf nicht genügend Kraftstoffheiztemperatur erzeugt wird. Der Treibstoff flockt aus. Die Triebwerke nehmen Schubbefehle nicht mehr an. Auch bei anderen Vorfällen spricht viel dafür, dass die heuti-

gen sehr modernen, sehr leistungsstarken, aber eben auch sehr umweltschonenden Triebwerke beim CDA-Verfahren offensichtlich nicht dazu in der Lage sind, den Treibstoff ausreichend zu heizen, so dass es zu diesen Unfällen kommen kann.

*Martin Maslaton, 04105 Leipzig*



Landeanflug über dem Güterverkehrszentrum Leipzig. Foto: Armin Kühne