

## BÜRGERINFORMATION

Quelle Daten + Grafik: Wikipedia – Deutsche Flugsicherung, User: Duch.seb, Yellowcard

### CDA-Anflug: Weniger Kerosin-Verbrauch, weniger Lärmbelastung Continuous Descent Approach – CDA

Dieses Gleitanflugverfahren beinhaltet einen kontinuierlichen Sinkflug, was eine reduzierte Triebwerksleistung auf bis zu 35% ermöglicht. Der Sinkflug beginnt hier bereits 37 km (20 NM) vor der Landung bei etwa 1,5 km (5000 ft) Höhe. Ab hier verringern sich die maximalen Geräuschpegel um vier bis sechs Dezibel. Die Landeklappen werden 20,3 km (11 NM) vor der Landung bei etwa 1 km (3300 ft) ausgefahren, höher also als bei den bisherigen Verfahren. In 914 m (3000 ft) Höhe wird die Triebwerksleistung (und damit der Treibstoffverbrauch, der CO<sub>2</sub>-Ausstoß und der Fluglärm) um bis zu 65% reduziert und der Sinkflug wird mit konstanter Geschwindigkeit fortgeführt. Etwa 9,26 km (5 NM) vor dem Aufsetzpunkt wird das Fahrwerk ausgefahren und die Geschwindigkeit reduziert. Die Einstellung der Endkonfiguration ist dann bei 5,5 km (3 NM) vor der Landung bei einer Höhe von etwa 305 m (1000 ft) abgeschlossen.

Am Flughafen Frankfurt wird ein erweitertes CDA-Anflugverfahren ab 31. Oktober 2014 als Regel eingeführt. Dort werden die Anflüge sogar noch deutlicher angehoben, auf bis zu 2,7 km (9.000 ft). Die Erwartung ist eine deutliche Lärm-minderung für die Anflugbereiche.

Im Idealfall wird der Zielflugplatz direkt nach dem Reiseflug in einem ununterbrochenen Gleitflug (Triebwerke beinahe im Leerlauf) angesteuert. Dank nahezu optimalen Flugwegen gibt es keine Warteschleifen.

