

Mehr Abstand bei A380-Flügen

Neue Vorgaben der Luftfahrtbehörde sollen 2007 in Kraft treten / Staffelung bis zu 18 Kilometern

Von
Markus Lachmann

FRANKFURT/LANGEN

Die Airbus A380 ist das größte Passagierflugzeug der Welt – mit einer Flügelspannweite von 846 Quadratmetern. Entsprechend groß sind die Luftverwirbelungen, die von den Tragflächen des Supervogels erzeugt werden; größer, als von Airbus ursprünglich vermutet. Bei den ersten Testflügen, auch am Frankfurter Flughafen im vergangenen Jahr, wurden deshalb größere Sicherheitsabstände als bei herkömmlichen Flugzeugen vorgeschrieben.

Eine Arbeitsgruppe, die so genannte Wake Vortex Steering Group (siehe Infokasten) ist nun zu neuen Erkenntnissen gekommen, und es sieht so aus, als würden diese verbindliche Vorschriften werden: Die Internationale Luftfahrtbehörde ICAO hat bereits eine entsprechende Empfehlung ausge-

sprochen. Demnach müssen bei An- und Abflügen Flugzeuge, die hinter einer A380 fliegen, einen Abstand von sechs bis zehn nautischen Meilen – umgerechnet 11,1 bis 18,52 Kilometer – einhalten; je kleiner die nachfolgende Maschine, desto größer der Abstand. Dies sind zwischen zwei und vier nautischen Meilen mehr als früher.

Noch sind diese Vorgaben nicht verbindlich; es gelten die

Arbeitsgruppe

■ Die A380 Wake Vortex Steering Group beschäftigt sich mit der Wirbelschleppen-Problematik. Mitglieder: Die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA), die europäische Flugsicherung Eurocontrols, die amerikanische Luftfahrtbehörde FAA und Airbus Industries.

alten Werte der ICAO für die A380-Testflüge. „Wir gehen davon aus, dass die ICAO-Empfehlung im November 2007 in Kraft tritt“, sagt Anja Tomic, Sprecherin der Deutschen Flugsicherung (DFS) in Langen. Zusätzlich empfiehlt die internationale Luftfahrtbehörde, eine weitere Wirbelschleppen-Klasse einzuführen. „Das wird derzeit in den ICAO-Mitgliedstaaten diskutiert“, berichtet Tomic. Bislang wird zwischen den Kategorien „heavy“, „medium“ und „light“ unterschieden, also zwischen schweren, mittelschweren und leichten Flugzeugen. Eine A380 gilt als „heavy“ – fliegt eine leichte Maschine hinterher, müssten nach den neuen ICAO-Vorgaben mindestens 18,52 Kilometer Abstand eingehalten werden.

Das mag für manchen wie Fachchinesisch klingen, ist jedoch für große Flughäfen wie Frankfurt, Paris und London

bedeutend: Abstand ist Zeit ist Geld. So könnten die Flughäfen Flugbewegungen verlieren. Da die Landegebühren bis zu 10 000 Euro pro Flugzeug betragen, würde dies zu Millionenverlusten führen.

Nach Auffassung von Insidern werden die neuen Stafflungswerte nicht sofort Auswirkungen auf Airports wie Frankfurt haben. Allerdings hat die Lufthansa 15 A380-Maschinen bestellt; zudem werden Fluggesellschaften wie die Singapore Airline, Thai Airways oder Korea Airlines (insgesamt 21 A380-Bestellungen) Frankfurt regelmäßig anfliegen. Negative Effekte werden somit trotz der Verzögerung der A380-Auslieferung erwartet. Zwar werde die „Wunderwaffe“ A380 nicht „stumpf“, schreibt das Fachblatt „Der Flugleiter“. Ärgerlich sei es dennoch, da die viel gepriesenen Vorteile des Superfliegers relativiert würden.

Anmerkung:

Die Wirbelschleppung wird möglicherweise Raunheim kaputt schlagen.

Droht dem Riesenvogel am Ende das Schicksal der Concorde?