Forum Flughafen und Region

Cutback Lufthansa

Am 01. Juli 2013 hat die Lufthansa ein neues Abflugverfahren von der Startbahn 18West am Frankfurter Flughafen eingeführt – das 1000-Fuß-Acceleration-Verfahren. In den ersten zwölf Monaten lief das Abflugverfahren im Probebetrieb, um die Schallentwicklung zu beobachten. Die Auswertungen der erfassten Daten wurden vom Forum Flughafen und Region vorgenommen.

- ***Cutback = Übergang von Start- auf Steigleistung***
- ***Reduktion der Cutback-Höhe von 1.500 ft auf 1.000 ft***
- ***1000-Fuß-Acceleration-Verfahren***
- ***12monatiger Probebetrieb inkl. Monitoring zur Lärmentwicklung durch das FFR***

Abflugverfahren und Begrifflichkeiten

Nach dem Abheben steigt ein Flugzeug üblicherweise zunächst mit Startleistung, ausgefahrenen Landeklappen (möglichst großer Auftrieb) und konstanter Geschwindigkeit bis auf eine bestimmte Höhe. Bei Erreichen dieser Höhe wird der Schub der Triebwerke auf Steigschub reduziert.

Das Flugzeug steigt nicht mehr so schnell wie mit Startleistung, beschleunigt dafür aber nach vorne und kann ab einer bestimmten Geschwindigkeit die Klappen einfahren, um anschließend mit einer höheren Geschwindigkeit auf die Reiseflughöhe zu steigen. Der Übergang von Start- auf Steigleistung wird Cutback genannt. Die Höhe an diesem Punkt wird als Beschleunigungs-Höhe (Acceleration-Altitude, Cutback-Höhe) bezeichnet, da ab hier die Geschwindigkeitszunahme beginnt. Vor Einführung des neuen Abflugverfahrens verwendete die Lufthansa in Frankfurt eine Cutback-Höhe von 1.500 ft.

- Weiterführende Informationen zum Thema Cutback (PDF, 493 kB) (https://www.forum-flughafen-region.de/media/download/weiterfuehrende_informationen_zum_thema_cutback.pdf)

Das 1000-Fuß-Acceleration-Verfahren

Bei dem 2013 eingeführten Verfahren erfolgt die Schubrücknahme (Cutback) bereits in einer Höhe von 1.000 ft anstatt bei, wie zuvor, 1.500 ft. Mit dem Absenken der Cutback-Höhe geht das Flugzeug früher in das Beschleunigungssegment über und kann bei Erreichen der entsprechenden Geschwindigkeit die Klappensysteme früher einfahren. Ziel ist es, mit diesem geänderten

Forum Flughafen und Region

Verfahren Kerosin einzusparen, den Ausstoß von CO_2 zu reduzieren und die Belastung der Triebwerke zu verringern.

Monitoring des Probebetriebs durch das Expertengremium Aktiver Schallschutz des FFR

Im Vorfeld des Probebetriebs wurde das DLR gebeten eine Abschätzung der Lärmauswirkungen des neuen Abflugverfahrens unter Einbeziehung diverser Musterberechnungen abzugeben. Die Berechnungen zeigten, dass zu erwartende räumliche Veränderungen der Lärmbelastung voraussichtlich nicht zu einer Mehrbelastung führen würden.

Die Lufthansa und das FFR vereinbarten einen 12monatigen Probebetrieb, um herauszufinden, ob und wie sich die Flugspuren und Messwerte an ausgewählten Stationen bei Einführung des 1000-Fuß-Acceleration-Verfahrens entwickeln. Das Monitoring wurde vom ExpASS durchgeführt.

Sie haben Fragen?

Anprechpartner Bild FFR und ASS

Image not found or type unknown

Sprechen Sie uns an
Geschäftsstelle des Forum Flughafen & Region:
Gemeinnützige Umwelthaus GmbH
Rüsselsheimer Str. 100
65451 Kelsterbach
Tel. +49 6107 98868-0
Fax +49 6107 98868-19
info@umwelthaus.org