

T . .

AW: WG: AW: WG: Ihre Anfrage

29.12.2015 09:39

Von u.brozowski@t-online.de <u.brozowski@t-online.de>

An Brozowski, Udo <u.brozowski@t-online.de>

---

Sehr geehrter Herr Schütz,

mit dieser Nachricht ist unser Kontakt beendet. Leider muss ich zur Kenntnis nehmen, dass Sie meine Fragen nicht beantworten wollten oder konnten. Weil Sie für die Behauptung von Herrn Prof. Sausen keine Beweise geliefert haben, ziehe ich daraus einen naheliegenden Schluss. Merkwürdig ist Folgendes: Immer dann, wenn ich mich mit Themen, die auch mit Kondensstreifen zu tun haben, an den DWD, das DLR, das MPI und staatliche Stellen wende, bekomme ich keine oder unsachliche Antworten. Daraus schließe ich, dass es sich um ein unerwünschtes Thema und ein abgesprochenes Verhalten handelt. Sie können aber sicher sein, dass ich mich trotzdem nicht davon abhalten lasse, weiterhin ein unbequemer Bürger zu sein.

Freundliche Grüße

Udo Brozowski

Sehr geehrter Herr Schütz,

leider haben Sie wohl mein Anliegen missverstanden. Ich will von Ihnen keine Antworten, die meine Meinung unterstützen, sondern ich möchte nur überhaupt Antworten auf meine Fragen. Wenn Sie die nicht beantworten können, weil das nicht Ihr Sachgebiet ist, hätten Sie meine Fragen ja weiterleiten können.

Um es noch mal zu sagen: Ich interessiere mich unter anderem für Flugzeugantriebe und Flugverkehr. Weil ich im Internet bezüglich Mantelstromtriebwerke recherchiert habe, bin ich auf die Aussage von Prof. Sausen gestoßen, die mir nicht logisch erschien. Und damit hängen dann auch die am Himmel zu sehenden Kondensstreife zusammen.

Unter welchen Bedingungen sie entstehen, weiß ich natürlich, den ich kenne das Appleman-Chart. Die mir zugesandten Unterlagen behandeln in erster Linie Emissionen allgemein und enthalten Statistiken und Vorhersagen für die Zukunft. Ab vielleicht habe ich die für mich relevanten Stellen nicht gefunden; weshalb ich um Hilfe bitte.

1. Auf welcher Seite von welchem Dokument finde ich Angaben darüber, ob Mantelstromtriebwerke weniger oder mehr Kondensstreifen erzeugen als ältere Triebwerke.
2. In welchem Dokument und auf welcher Seite wird erklärt, warum Flugzeuge in der normalen Flughöhe der Linienmaschinen keine Kondensstreifen hinterlassen.
3. In welchem Dokument und auf welcher Seite steht, warum man speziell an heißen Tagen in geringerer Flughöhe häufig (bei uns jedenfalls) Flugzeuge sieht, die lange persistente Kondensstreifen hinterlassen, obwohl die physikalischen Bedingungen dafür nicht gegeben sind.

Freundliche Grüße

Udo Brozowski

Sehr geehrter Herr Brozowski,

die Antworten auf Ihre Fragen können Sie den angehängten Dokumenten entnehmen. Diese Unterlagen sind das Ergebnis wissenschaftlicher Untersuchungen und erläutern unter anderem, unter welchen Bedingungen Kondensstreifen entstehen und auch warum nicht.

Leider kann ich Ihnen nicht die Antworten geben, die Sie eigentlich erwarten, um Ihre Meinung bestätigt zu sehen.

best regards  
Andreas Schuetz

Sehr geehrter Herr Schütz,

vielen Dank für die Zusendung der Dokumente. Sie behandeln jedoch andere Themen und können somit meine Fragen nicht beantworten.

Aber warum beantworten Sie meine Fragen nicht oder nehmen dazu Stellung? Hat Herr Prof. Sausen nun Recht oder nicht? Wenn er Recht hat, welche Beweise gibt es für seine Meinung? Gegen die Meinung von Herrn Sausen spricht auch, dass die Verbrennungstemperatur geringer ist als bei den älteren Triebwerken anderer Bauart. Auch deshalb erscheint es logisch, dass nicht mehr sondern erheblich weniger Wasserdampf und damit Eiskristalle emittiert werden können.

Warum ziehen Flugzeuge lange Kondensstreifen hinter sich her, obwohl an dem Tag und in der Flughöhe die Bedingungen für Kondensstreifen gar nicht gegeben sind?

Warum haben Linienflugzeuge in der üblichen Flughöhe keine Kondensstreifen?

Die Argumente des DLR, des DWD, des Max-Planck-Institutes und anderer Forschungseinrichtungen laufen daraus hinaus, den Bürgern die Fähigkeit zum logischen Denken absprechen zu wollen. Da kann ich nur sagen: "Man merkt die Absicht und ist verstimmt."

Aber Sie dürfen davon ausgehen, dass ich weiß, warum Sie meine Fragen nicht beantworten wollen oder können.

Freundliche Grüße

Udo Brozowski

Sehr geehrter Herr Brozowski,

Anbei drei Dokumente mit denen ich hoffe, Ihre Fragen beantworten zu können.

best regards  
Andreas Schuetz

Sehr geehrter Herr Schütz,

herzlichen Dank dafür, dass Sie mir geantwortet haben. Ich interessiere mich unter anderem für Luftfahrt und Technik allgemein. Bezüglich der Mantelstromtriebwerke findet man unterschiedliche Angaben zu den von Ihnen verursachten Kondensstreifen.

Die Mantelstromtriebwerke verbrennen weniger Kerosin als die Triebwerke, die vorher eingesetzt wurden. Außerdem strömt ca. 80 bis 85 % der angesaugten Luft außen an dem Triebwerk vorbei; sie wird also nicht wie früher mit verbrannt. Deshalb erscheint es logisch, dass dadurch weniger Wasserdampf entsteht.

Ihre Institution behauptet aber, dass diese Triebwerke mehr Kondensstreifen erzeugen als die älteren Triebwerke. Für diese Behauptung wird aber kein Beweis angeführt. Das widerspricht wissenschaftlichen Gepflogenheiten!

Ich beobachte häufig die Flugzeuge am Himmel und habe zweifelsfrei festgestellt, dass in der normalen Flughöhe der Linienmaschinen (10-12 km) oft Flugzeuge ganz ohne Kondensstreifen zu sehen sind. Weil die Temperatur dort ca. -40 bis -50 Grad beträgt, so wäre damit eine Voraussetzung für Kondensstreifen erfüllt. Aber weil die relative Luftfeuchtigkeit in der Höhe sehr gering ist (20 % und weniger), fehlt die zweite Voraussetzung für Kondensstreifen.

Nun muss man aber fragen, ob trotzdem nicht auch die Konstruktion der Triebwerke eine Rolle spielt. Denn Kondensstreifen bestehen aus gefrorenem Wasserdampf, also aus Eiskristallen. Weil in der relevanten Höhe die Luft sehr trocken ist (was das DLR

und der DWD erstaunlicherweise anders sehen), wird der (wahrscheinlich geringe) Wasserdampf von der trockenen Luft sofort aufgenommen, weshalb auch keine Eiskristalle entstehen können.

Man muss auch überlegen, warum in geringeren Flughöhen (ca. 5 bis 6 km) speziell an schönen Tagen (ohne Wolken) häufig Flugzeuge zu sehen sind, die persistente und sich ausbreitende weiße Streifen hinterlassen. In diesen Höhen ist zwar die Luftfeuchtigkeit oft höher, aber fast nie im Bereich von 100 %. Und die Temperatur erreicht dort in der Regel keine -40 Grad. Das kann man zweifelsfrei auf der Website der Universität Wyoming feststellen, wo auch die Wetterwerte von Oberschleißheim veröffentlicht werden. Dieser Ort ist nur ca. 50 km von Weilheim entfernt, weshalb hier die Werte nicht viel anders sein können.

Haben die Flugzeuge einen anderen Treibstoff? Haben sie Triebwerke älterer Bauart? Aber die sollen ja weniger Kondensstreifen erzeugen! Warum hinterlassen sie überhaupt Kondensstreifen, obwohl die Voraussetzungen gar nicht vorliegen?

Wie dem auch sei, wenn man sich mit solchen Fragen beschäftigt, bekommt man - wenn überhaupt - keine logisch nachvollziehbaren Antworten. Man stößt auf eine Mauer des Schweigens und auf Argumente, die einfach unglaublich sind.

Freundliche Grüße

Udo Brozowski  
Kanalstraße 1  
82362 Weilheim

Sehr geehrter Herr Brozowski,

danke für Ihren Brief und den Link. Dennoch würde ich Sie bitten, Ihre Fragen noch einmal genau zu definieren, damit ich Ihnen auch eine für Sie zufrieden stellende Antwort zukommen lassen kann. Danke!

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Schütz

Sehr geehrter Herr Dambowsky,

es freut mich sehr, dass Sie mir antworten wollen! Leider habe ich vergessen gehabt, die Quelle genau zu benennen. Bitte geben Sie in Google folgende Adresse ein:

[www.chemtrailbilder.de/index.php?was=einzelbild&picid=192](http://www.chemtrailbilder.de/index.php?was=einzelbild&picid=192)

Dann bitte auf den ersten Link klicken.

Freundliche Grüße

Udo Brozowski

Sehr geehrter Herr Brozowski,

vielen Dank für Ihr Schreiben. Gerne möchten wir Ihnen darauf antworten. Bitte schicken Sie mir doch kurz den Link des Artikels, auf den Sie sich mit Ihrer Frage beziehen.

Mit besten Grüßen  
Falk Dambowsky

---

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) Kommunikation | Linder Höhe |  
51147 Köln

Dipl. Medienberater Dipl. Phys. Falk Dambowsky | Redaktion Luftfahrt Telefon 02203  
601-3959 | Telefax 02203 601-3249 | [falk.dambowsky@dlr.de](mailto:falk.dambowsky@dlr.de) [www.DLR.de](http://www.DLR.de)