

2.- Onesnaževanje zraka škodi našemu zdravju. Pričakovano življenjsko dobo v povprečju skrajšuje za več kot osem mesecev, v najbolj onesnaženih mestih in predelih pa za več kot dve leti.

3. Vedno več in več poletov bo v prihodnje, analitiki pričakujejo, da bo letalska industrija rastla povprečno za 5% na leto. V tem obdobju se bo potrojila v 23 letih, kar pomeni zelo veliko letal in onesnaževanja.

7. Letalstvo je ves čas tudi v privilegiranem položaju glede na druge vrste transporta, industrija pa je celo oproščena davkov na kerozin

8. Potniška letala letijo na višini od 8 do 13 tisoč metrov in izpušni plini njihovih motorjev vplivajo na ozračje ter prispevajo k podnebnim spremembam. Višje, kot so letala, težje se CO₂ razgradi v ozračju. Izpusti iz letal predstavljajo trenutno le 3 odstotke vseh izpustov v EU, vendar delež hitro narašča.

9. Okoljevarstveniki pravijo, da so izpusti toplogrednih plinov na velikih višinah dvakrat bolj škodljivi za ozračje kot pri tleh, zato bi se morali ljudje odločiti za alternativna prometna sredstva namesto letal, ko je to mogoče.

Polno obremenjen A380 porabi toliko energije kot 3500 avtomobilov

12. negativna posledica izpušnih letalskih plinov je zmanjševanje ozonske plasti, s tem naraščanje zemeljske temperature in spreminjanje klimatskih sprememb. Velik problem pa je tudi hrup, saj je večina svetovnih letališč, športnih in helikopterskih zgrajenih ravno ob urbanih in gosto poseljenih mestih.

13. Sprejeta resolucija predlaga uvedbo pravil o trgovanju z izpusti za letalski sektor, kar pomeni, da bi morale letalske družbe, ki bi presegle dodeljene količine, kupiti dodatna dovoljenja od tistih, ki bi ostale pod mejami.

Parlament se zavzema tudi za izboljšanje sistema upravljanja z letalskim prometom, da bi dosegli manjše porabo goriva in zmanjšali izpuste. V praksi bi torej morala letala manj čakati pred vzleti in hitreje pristati, namesto čakanja v zraku, ko so letališča prenapolnjena.

14. slajd Letalski motorji, tako batni, kot turbinski, lahko delujejo na več vrst goriv. Izvedli so lete z biogorivi brez nobenih tehničnih težav. Zaradi velike kurilne vrednosti so bolj primerna oljnata goriva, ki so tudi po sestavi precej podobna kerozinu, možna je tudi uporaba alkohola (etanola), vendar z manjšim doletom pri slednjem.

Rusi so uspešno testirali Tu-206z zemeljskim plinom. Precej so povečali prostornino trupa zaradi manjše gostote zemeljskega plina in velikega volumna.

Obstajajo tudi načrti za vodikovo letalo (kurilna vrednost 140 MJ/kg, 3,5x več kot kerozin), vendar je tukaj še večji problem s hranjenjem, predvsem zaradi velike prostornine.

Američani in Rusi so testirali tudi reaktivni pogon, ki je imel jedrski reaktor kot vir toplote. Imel bi skoraj neomejeni dolet in trajanje poleta. Vendar je tukaj velik problem sevanja na posadko in okolico, ter problemi v primeru strmoglavljenja.