

Boeing 787-flyet fra Air India styrtede ned i et beboelsesområde, der grænser op til lufthavnen i millionbyen Ahmedabad. Foto: Handout/AFP/Ritzau Scanpix

Vanvittig flykatastrofe i et land med vanvittig flyvækst

Det lignede en fredelig rutinetur til London. Men få sekunder efter takeoff fra en indisk millionby styrtede et Boeing-fly ned, hvorefter årets langt værste flykatastrofe var en kendsgerning. Tragedien udspiller sig i et land med en flyvækst, der næsten trodser fantasien.



Lars Henrik Aagaard
lhaa@berlingske.dk

Vejret var klart, og luftvejen i princippet banet for en problemfri rutinerejse, da et Boeing 787-fly fra Air India torsdag kl. 13.38 lokal tid lettede fra den internationale lufthavn i millionbyen Ahmedabad i det nordvestlige Indien med 242 mennesker ombord.

Destinationen var Londons Gatwick-lufthavn. Men få sekunder efter *takeoff* var flyet og et beboelsesområde nær lufthavnen forvandlet til en rygende ildkugle og årets hidtil langt værste flyulykke i verden en kendsgerning.

I skrivende stund kan vi kun gisne om årsagen til det på alle måder tragiske styrt. Men det er værd at hæfte sig ved, at katastrofen skete i det mest eksplosivt voksende flymarked på kloden.

I dag er Indien verdens tredjestørste flymarked, kun overgået af USA og Kina. Men det mest bemærkelsesværdige er de muligheder, der ligger forude. Som Indiens The Economic Times fastslår:

»I et land med 1,4 milliarder mennesker og en årlig økonomisk vækst på 6,5 procent - og alligevel med en femtedel af Kinas luftfart - er den potentielle efterspørgsel enorm.«

Alene fra 2024 til 2029 forventer Indiens civile luftfartsmyndigheder en vækst i antallet af flyrejser fra Indien på 80 procent, og allerede i dag er verdens niendestørste luftfartsselskab målt på antallet af årlige passagerer indisk - lavprisselskabet IndiGo.

I 2023 fik IndiGo luftfartseksperter verden over til at tabe både næse og mund. Det skete da det fremstormende selskab afgav en af verdens største flyordrer til dato - en bestilling på ikke færre end 500 fly i den europæiske Airbus A320-familie.

Det skete tilmed i hælene på verdens beløbsmæssigt største flyordre nogensinde. Den kom fra det tidligere nationale, men i dag private flyselskab Air India og lød også på 500 fly. De er nogenlunde ligeligt fordelt på både mindre og store flytyper fra Airbus og amerikanske Boeing. Prisen for Air India: Næsten 700 milliarder kroner i alt.

Det kan tage op mod et par døgn at rejse med tog fra det nordlige til det sydlige Indien. Men med fly kan rejsen gøres på tre timer og tilmed til en mere end overkommelig pris for medlemmer af Indiens hastigt voksende middelklasse.

Den formidable luftfartsvækst har krævet og kræver fortsat lige så formidable investeringer i lufthavne, sikkerhedssystemer og pilotuddannelser.

Travlt som i Heathrow

Lad os starte med lufthavnene. Antallet af årlige passagerer i hovedstaden New Delhis Indira Gandhi International Airport er fordoblet på ti år til knap 80 millioner i fjor. Det gør lufthavnen til verdens aktuelt niende travleste - kun et haleror fra Europas mest myldrende, Heathrow-lufthavnen i London.

Men det er formentlig kun et spørgsmål om tid, før lufthavnen også har overhalet Heathrow og blander sig i verdens top-tre.

I dag har indiske lufthavne en kapacitet på lidt over en halv milliard passagerer årligt. Men for at kunne følge med efterspørgslen skal de allerede i 2029 kunne håndtere 800 millioner passagerer årligt, skriver India Today.

Det er for tidligt at sige, om indiske myndigheder i nogle tilfælde er sprunget over, hvor gærdet er lavest, når det handler om den hastige udbygning af lufthavne. Men der har tidligere lydt faglig kritik af, at visse indiske lufthavne har for korte landingsbaner, eller at enkelte landingsbaner i større lufthavne ligger på forhøjet terræn. Det kan skabe udfordringer under landing for piloter, som kan blive snydt af højdeforskelle mellem landingsbane og omliggende terræn.

Alt i alt har Indien haft over 50 større flyulykker, siden landet opnåede selvstændighed i 1947. Den hidtil værste i indiske luftrum skete i 1996, da en Boeing 747 fra Saudi-Arabien kolliderede frontalt med et charterfly fra Kasakhstan. 349 omkom.

Den internationale organisation for civil luftfart ICAO løftede i 2019 en pegefinger over for Indiens lufttrafiktjenester og tilsynet af dem. Der er sket forbedringer, lød det i rapporten, men der er fortsat behov for større reformer, herunder hvad angår kvaliteten af landingsbaner og uddannelse af piloter.

Som den indiske luftfartsekspert Jitendra Bhargava konkluderer - ifølge det indiske medie Times Now:

»Vi har gjort tekniske fremskridt og indført strengere regler, men håndhævelsen er fortsat inkonsekvent. Problemet handler mindre om politik og mere om dens anvendelse.«

Pres på piloter

Det er alt for tidligt at gisne om, hvorvidt piloterne på Air India Flight 171 fra Ahmedabad var for ringe uddannede og havde et medansvar for katastrofen. Men man kan hæfte sig ved, at chefpiloten, Sumeet Sabharwal, havde 8.200 flytimer bag sig, mens medpiloten havde 1.100 timers flyerfaring. Det er ikke for lavt, men heller ikke specielt højt.

Chefpiloter på interkontinentale *wide* bodyfly som den nedstyrtede Boeing 787-8 Dreamliner har ofte 10.000 timer bag sig foran rorpinden. Eller endnu mere.

Indien har i øjeblikket omkring 7.000 piloter i civil luftfart. Men ifølge The Hindu kommer landet til at få behov for yderligere 30.000 piloter i de kommende 15 til 20 år for at kunne følge med den ekstreme efterspørgsel.

Der er endnu intet oplyst om, hvorvidt der tidligere har været mekaniske fejl på det katastroferamte Boeing 787-fly. Men flyet var blot 11 år gammelt, og der har aldrig tidligere i historien været en fatal ulykke med den nævnte flytype. Værdien af Boeing-aktier faldt med over fem procent efter styrtet.

Sent i går eftermiddag dansk tid oplyste politiet i Ahmedabad, at man foreløbig havde fundet 204 lig i nedstyrtningsområdet. Hvor mange af disse, der var beboere i området, vides ikke.

Katastrofen blev utvivlsomt forværret af den kendsgerning, at det store fly var næsten fuldt lastet med brændstof til den lange tur mod London.

Blandt de ombordværende var 169 indiske statsborgere, herunder 12 kabineansatte. Dertil kommer 53 britiske passagerer, syv portugisere og en enkelt fra Canada.