

Militær sender Europas passagerfly ud på 440 millioner km omvej

50 kilometer af din flyvetur er ren og skær omvej dikteret af militære zoner med flyforbud, viser en ny rapport. Det er som at hælde brændstof i et hul, føler de danske flyselskaber, som er blandt de hårdest ramte.

Af Nicolai Østergaard, fredag 07. mar 2008 kl. 15:26

Europas passagerfly flyver hvert år 440 millioner kilometer ekstra - det svarer til 11.000 flyvture kloden rundt - fordi de skal sno sig uden om militærets øvelsesområder, der er delvist lukkede for civil luftfart.

Omvejene giver flyselskaberne en ekstraregning på 16,5 milliarder kroner årligt og betyder, at atmosfæren bliver belastet med en ekstra CO2-udledning på næsten fem millioner tons.

Det konkluderer en ny rapport fra EU's organisation for flyvekontrol, Eurocontrol, som slår fast, at seks procent af alle de kilometer, Europas fly tilbagelægger, kunne spares væk, hvis piloterne i stedet fik lov til at vælge de korteste ruter. I gennemsnit er flyvturene 50 kilometer længere end fugleflugtslinjen, konstaterer Eurocontrol.

Følelsen hos de danske flyselskaber er, at det er som at hælde kostbart brændstof ned i hul.

Problemet for de danske fly er, at fugleflugtslinjen til Sydeuropa typisk løber direkte igennem nogle af Europas største øvelsesområder for kampfly, som er placeret i Nordfrankrig.

På de tre øverste pladser over frustrerende omveje i de europæiske luftkorridorer ligger det franske flyvevåbens øvelsesområder, der ligger som perler på snor langs Frankrigs grænse til Tyskland mod øst og Belgien mod nord.

»Der er tale om den største forhindring for en mere effektiv afvikling af de europæiske flyruter,« siger Lise Kronborg, operationsleder hos den danske flyvekontrolltjeneste, Naviair.

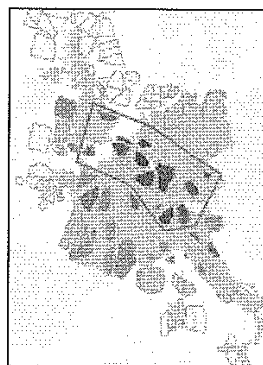
Rapporten konkluderer, at alene de tre største omveje som alle ligger i dette område, resulterer i, at 135.000 flyture spilder knap 6,5 millioner kilometer årligt sammenlignet med de mest effektive flyruter mellem Nord- og Sydeuropa. Mellem 15 og 20 procent af lufttrafik ud af dansk luftrum skal ledes gennem området.

»For os, som har mange ruter til Sydeuropa, er det ubetinget dybt frustrerende, at de lukkede områder sender os ud på disse omveje. Og frustrationerne bliver jo kun større af, at de lukkede militærområder mange gange er fuldstændig ubenyttede, men alligevel kun i begrænset omfang kan benyttes af civil lufttrafik,« siger flyvechef i Sterling, Claus Gammelgaard.

Den vurdering dokumenterer rapporten, som konkluderer, at mange af de militære øvelsesområder i gennemsnit bliver benyttet mindre end tre timer i døgnet, og som regel er helt ubenyttede i weekenden.

Kampfly skal bestille tid

EU forsøger at rette de europæiske flykorridorer ud - uden den store effekt. Med indførelsen af



De militære øvelsesområder langs den franske grænse samt to blokke i Schweiz udgør de største konflikter mellem militære og civile interesser i kampen om luftrummet (det indrammede område). (Kilde: PRR 2006)

det såkaldte "Flexible use of airspace" er der blevet åbnet op for et slags bookingsystem, hvor flyvevåbenet og de civile myndigheder skal deles om luftrummet. Flyvevåbenet booker de perioder med øvelser, og resten af tiden er der frit spil for passagermaskinerne.

»Denne model har vi brugt i det danske luftrum efter i årevis, og det fungerer godt,« siger kommunikationschef Thorbjørn Ancker, Statens Lufthavnsvæsen.

På øvelsesområderne langs den franske grænser er situationen dog den, at både flyvevåbenet og den civile lufttrafik har et så skrigende behov for luftrum, at langt de fleste passagerfly fortsat må dirigeres uden om de militære områder.

Imens stiger frustrationerne, i takt med at selskaberne iværksætter store brændstofbesparende initiativer som aerodynamiske vingespids (winglets), grønne landinger og bagagerestriktioner.

»Når vi optimerer vores brændstofforbrug så meget, gør det ondt at se, hvor meget vi må smide ned i det store hul på grund af omvejene,« siger Claus Gammelgaard.