

Občané Kbel, Satalic, Letňan, Proseka

Sportovní letiště Letňany ve vašem sousedství se stalo předmětem mediální přestřelky a vzednutých vášní. Bohužel většina reakcí je nepravdivá a zavádějící, a Aeroklub Praha Letňany, který letiště provozuje, stále hledá skutečný důvod. Máme informace i o vyhrožování úředníkům ministerstev, které byly účastníky správního řízení a o snaze přenést problém do roviny politické.

Chceme převést dohady, účelové polopravdy i vyslovené lži do roviny faktů a věcných argumentů. Chceme navázat skutečný dialog tak, aby naše činnost byla i nadále chápána jako společensky prospěšná a aby mezi námi nestáli prostředníci, v jejichž nestrannost a deklarované úmysly nevěříme. Již v minulých letech jsem se snažili o skutečné partnerství se sousedními MČ Kbely, Letňany, pořádali jsme i akce pro děti (účast škol Kbelská radnice zakázala – k velké spokojenosti dětí i rodičů se zúčastnil místní skautský oddíl). V učebně aeroklubu dokonce řada z kbelských obyvatel již roky volí své zástupce do parlamentu či místní samosprávy. Víme, že mimo „drtivou většinu“, o které mluví starosta MČ Kbely je i mnoho těch, kterým je naše počínání sympatické a kdo jsou hrdí na leteckou minulost svojí obce. Věřím, že po přečtení tohoto letáku jich bude víc. Myslím, že obyvatelé Kbel mají plné právo brát se za svou věc, je ale také jejich povinností, aby se informovali o argumentech druhé strany sporu. Nespravedlivě upálených či ukřižovaných zná historie mnoho.

Máme k dispozici řadu prohlášení počínaje oficiálním stanoviskem Magistrátu hl.m.Prahy, po tisková a televizní vystoupení Ing.Jana Bürgermeistersa, popř. pana Pavla.Žďárského –starosty MČ19. Jedině k nim jsme schopni se vyjadřovat.

Letiště Praha Letňany je v územním plánu hl.m.Prahy stabilizováno jako sportovní letiště určené pro sportovní, výcvikové a zkušební lety.

Setkali jsme se s tvrzením, že zde budou přistávat dopravní letadla, že budeme vybírat mnohatisícové přistávací poplatky a jde nám o zbohatnutí apod.. Srovnává se mezinárodní letiště Vodochody a Letňany , hrušky a jablka, tak jak se to hodí. Ten kdo někdy na výletě v Podýjí přešel s kolem zavěšený most (pro pěší určený přechod, otevřený v denní dobu) do Rakouska k hradu Hardegg, a jindy uvízl v mnohakilometrové frontě kamionů v Rozvadově dokáže tento rozdíl pochopit.



Z návštěvy kolegů pilotů z Varšavského aeroklubu

Poplatky budou stanoveny tak, aby usnadnily a zlevnily sportovním letcům návštěvu našeho města. Přilétají a my věříme , že i nadále budou v malých, dvou až čtyřmístných sportovních letadlech, za posledních pět let byla jedinou výjimkou AN2, (které používají aerokluby pro

výsadky parašutistů, například 30.4. 2006 na pálení čarodějnic ve Kbelích) v barvách Classic wings z Německa... Naše letiště není a nebude přístrojově vybaveno (osvětlení, radary atd.), což předurčuje jeho využití právě jenom pro lety této kategorie letadel.

Umístění letiště v bezprostředním kontaktu s obytnou zástavbou se nepříznivě promítá v hlukovém zatížení , které je nutno chápat jako limitní. Provoz letiště je v současné době omezen, pravidla provozu jsou dohodnuty a jejich respektování je ze strany městské části Kbely i města důsledně sledováno. Navýšení letového provozu nebo změna provozní doby není žádoucí.

Aeroklub Praha Letňany provedl ke snížení hlukové zátěže následující opatření

1) Letiště Letňany **není v omezeném provozu**. Aeroklub vyšel vstříc občanům přilehlých městských částí a dobrovolně omezil provoz letadel po okruhu po 19 hodině a stanovil příletové a odletové trasy mimo zástavbu. Za nedodržování těchto pravidel postihuje provinivší se provozovatele finančně. Analogie se silničním provozem je zřejmá – jsou řidiči, kteří nedodržují dovolenou rychlost a jsou za to pokutováni. Neznamena to však, že se tato silnice uzavře. Po lepší kontrole vlastních letadel a to především vlečných, které operují v jižním sektoru letiště jsme tyto stroje vybavili registračním zařízením GPS, které v případě porušení, či stížnosti umožní jednoznačně stanovit viníka a učinit adresná opatření. Soubory jsou vyhodnocovány vedoucím leteckého provozu a archivovány. Dále je možné konkrétní let dohledat přes Řízení Letového Provozu Armády ČR.

2) Hlukovou zátěž lze snížit i aktivním opatřením – montáží tlumičů. Zde bych zmínil analogii se snižováním emisí v automobilové dopravě – i přes rostoucí provoz je množství škodlivých exhalací nižší.

AK Letňany pořídil v březnu 2002 tlumič Gomolzig pro vlečný stroj Z-226MS OK-KMT (první takto vybavený v ČR, sloužil pro náročné testy zástavby Úřadu pro civilní letectví), v lednu 2003 pro stejný typ reg. OK-JGT. Celkově v ceně cca 220 tis.Kč. Tento proces byl finančně i administrativně velmi náročný a na rozdíl od praxe běžné v EU jsme jej uskutečnili bez podpory orgánů samosprávy nebo státní správy.

Tlumič Gomolzig nainstalovaný firmou BMZ na vlečný letoun Z226 OK-JGT počátkem roku 2004.



Dále pořídil stroj Cessna C172N s instalovaným tlumičem od výrobce, čímž omezil využívání pronajatých strojů – viz dále. V letošním roce i z hlukových důvodů vyřadil z provozu L-40

Meta Sokol. V současné době není z letounů ve vlastnictví AK Letňany tlumičem vybaven pouze motorový větroň Vivat, jehož hluk je ovšem ve srovnání s jinými stroji minimální.

Používání letadel s tlumiči v posledních letech zobrazuje přiložená tabulka.

ROK	Bez tlumiče	S tlumičem	ULL	Mot.vetron	Total	*
2000	5687	94	609	313	6703	85%
2001	5235	11	76	329	5651	93%
2002	4339	905	131	344	5719	76%
2003	5480	1189	144	148	6961	79%
2004	3645	2712	2	256	6615	55%
2005	4297	2244		322	6863	63%
2006	1615	653		177	2445	66%
Analogický stav po zástavbě tlumičů do typu Z142 (plán 2006) Viz.bod 6						
2 006	270	1998		177	2445	11%

Pozn. * podíl letů letadel nevybavených tlumičem hluku . V roce 2006 3% nárůst způsoben bez našeho zavinění více jak půlroční generální opravou motoru OK-JGT v Leteckých opravárnách Malešice a využíváním pronajatých strojů jiných aeroklubů.

3) K dalšímu snížení hlukové zátěže došlo přesunem intenzivního letního provozu kluzáků na jiná letiště a tím k snížení počtu aerovleků.

Letiště	Aerovleky	Navijáky	Celkem
Letňany	643	650	1297
Havl. Brod	468	198	666
Dvůr Králové	16		16
ostatní	11		11
Celkem	1138	848	1990

V tabulce lety 1.5.2005- 30.4.2006

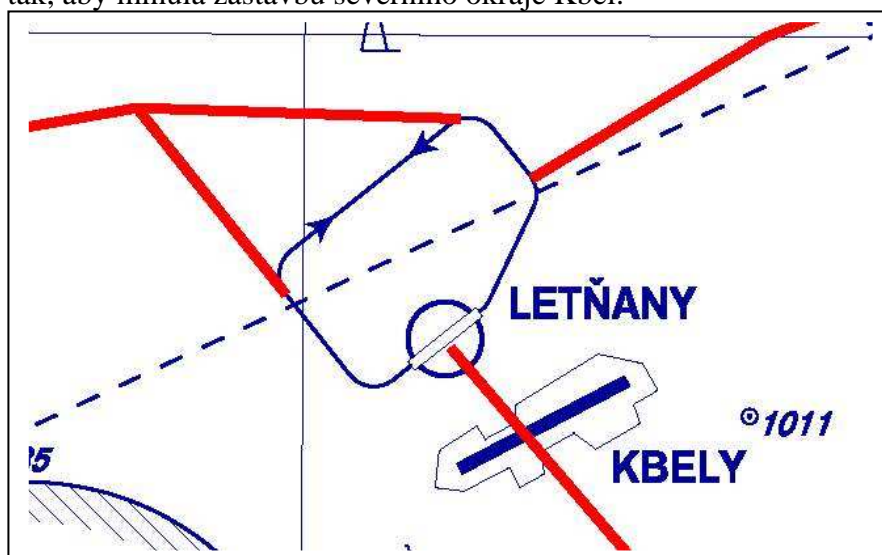
4) Po třech letech jsme opět zavedli navijákovou osnovu elementárního výcviku bezmotorového létání, která snižuje potřebu aerovleků. V níže uvedené tabulce jsou však i aerovleky realizované na jiných letištích v rámci letního soustředění !!

Rok	Aerovlek	Naviják	Total	Podíl vleků
2001	1 996	833	2 829	71%
2002	1 568	1 544	3 112	50%
2003	2 448	382	2 830	87%
2004	2 178	275	2 453	89%
2005	1 278	957	2 240	57%

5) V červnu t.r. jsme intenzivně zkoušeli využívání stroje Morane MS89 zapůjčeného z AK K.Vary. Předmětem zkoušek byla mimo jiné nízká hlučnost tohoto stroje, cílem bylo získání podkladů a zkušeností pro další rozhodování o obměně letadlového parku.

6) Aeroklub využívá pronajatá letadla od Aeroklubu ČR: Vybavení těchto letadel tlumiči je řešeno na úrovni grantu MŽP s realizací v tomto roce. Letadla využívaná AK Letňany by měla být vybavena jako první, AK navrhl pronajímateli profinancování letových zkoušek do doby než budou prostředky uvolněny.

7) Byl změněn provozní řád letiště, okruhy létané motorovými letadly jsou severní, mimo oblast Kbel či Satalic. Po vzletu na dráze 05 – na východ jsou letadla povinna vychýlit se o 35 stupňů tak, aby minula zástavbu severního okraje Kbel.



8) Hluková měření neprokázala překračování povolených hladin hluku.
Zájemcům zašleme odborná pojednání fy Gomolzig o problematice hluku v letectví.

Status Neveřejné mezinárodní letiště

Pravidla pro přílety pochopitelně platí i pro mezinárodní provoz. **Mezinárodní status na provozní době nic nemění.** Letadla ze zahraničí již dnes v Letňanech běžně přistávají, jsou však odbavována na jiných mezinárodních letištích. Letadla ze západní Evropy jsou navíc obvykle méně hlučná než letadla tuzemských provozovatelů. Neveřejný status znamená, že let na toto letiště musí povolit jeho provozovatel, po poskytnutí všech údajů potřebných pro vyřízení odbavení. Mezinárodní lety lze realizovat i podle podmínek letu za vidu VFR, pouze na základě letového plánu, schváleného Řízením letového provozu ČR.



Z loňské návštěvy Fournier Clubu z Francie a Švýcarska

Každý pilot před letem (i vnitrostátním !) je povinen nastudovat z leteckých informačních příruček provoz na cílovém letišti včetně příletových tras a protihlukových

opatření, která jsou na některých letištích ještě komplikovanější. Viz výňatek z AIP České republiky <http://www.akletnany.cz/downloads/a4-lt-text.pdf> . Za jejich dodržení plně zodpovídá pilot letadla (stejně jako za chování v letovém prostoru ČR, dodržování pokynů dispečerů Řízení letového provozu). Představa pilotů cit: „neznalých místních geografických poměrů“ je zavádějící a neodborná. Ani zde není rozdíl mezi mezinárodním a vnitrostátním provozem.

Pikantní na této věci je, že po zavedení Schengenského režimu (předpoklad říjen 2007) budou moci vnitroujní lety odbavovat letiště všechna....

Počet mezinárodních pohybů by mohl činit dle našich předpokladů necelá 2% všech pohybů na tomto letišti. Počet letů na sportovním letišti ovlivňuje podstatně více počasí než jejich statut a kolísá. Jenom pro dokreslení, díky letošní zimě jsme první starty kluzáků uskutečnili až v dubnu, což za 30 let aktivního létání v Letňanech nepamatuji.

Nepříznivé dopady provozu jsou dále násobeny i polohou a provozem dalšího letiště v lokalitě, kterým je vojenské letiště Kbely. Hluková zátěž se promítá do stabilizovaných zastavěných ploch hlavního města a omezuje možný vývoj navazující oblasti. Snahou hlavního města je spíše provoz letiště tlumit, případně docílit zrušení vojenského letiště Kbely.

Přesné statistiky pohybů na letišti ve Kbelích neznáme, nicméně jsou k dosažení u Armády ČR , která jej provozuje a ze zkušenosti víme, že zde je počet pohybů podstatně nižší. Nepřísluší nám vyjadřovat se k otázkám potřeb ozbrojených sil ČR.

Území letiště Letňany je celé zahrnuto do evropsky významné lokality soustavy Natura 2000, která byla vyhlášena vládou ČR č. 132/2005 Sb. Předmětem ochrany je populace sysla obecného a jeho biotop. Lokalita je evropsky významnou a rozsahem ojedinělou lokalitou, její poškozování je zakázáno. Nejvíce by mohla být lokalita ohrožena stavební a jinou urbanizační činností, včetně změny v údržbě ploch či jejich intenzivnější využívání a ty zřízení hraničního přechodu vyvolají.

AK Letňany byl spolu s MČ Letňany na jejímž pozemku se NPP nachází iniciátorem jejího vzniku a poskytoval pomoc při jejím vyhlášení a to často proti vůli Magistrátu. V současné době má se Správou CHKO Český kras podepsanou smlouvu o údržbě NPP, která v podstatě dotvrzuje správnost její údržby v minulosti. Právě pravidelná údržba této plochy je důvodem vytvoření vhodného biotopu a souběh s leteckým provozem neškodí. Je to i jeden z důvodů, proč jsme byli nuceni změnit způsob údržby – namísto mulčování, které bylo výhodnější z hlediska letištní plochy, musíme sekat bubnovou sekačkou, vhodnou pro údržbu NPP.



Populaci škodí především neukáznění návštěvníci, kteří nechávají volně pobíhat psy. Takovéto návštěvníky upozorňujeme na to že se pohybují v zóně NPP.

Pracovníci MŽP tak CHKO byli účastníky řízení, provedli místní šetření a neshledali závady. Na „stavební a jinou urbanizační činnost“, rozumějte vymalování stávající místnosti pro potřeby Cizinecké policie a celní služby a nástřik několika nápisů na asfaltovou plochu před hangárem se můžete přijít podívat. Rádi vám ji ukážeme včetně ohrožených sýslů.

Letiště Letňany se nachází v blízkosti stanovené zóny havarijního plánování objektu, v němž je umístěna nebezpečná látka a ve více zařízeních, včetně společných a souvisejících infrastruktur a činností, provozovatelem je firma Český plyn. Zvýšený provoz letounů ve vzdušném prostoru Letňany a Kbely prohloubí riziko vzniku nebezpečné havárie.

Zvýšení rizika nebezpečných havárií je argument zcela irelevantní. Z hlediska bezpečnosti letového provozu je zcela jedno, zdali je letoun při příletu do Letňan již pasově odbaven na některém jiném mezinárodním letišti, či zda přiletí do Letňan přímo. Zásobník plynu zmiňovaný ve stanovisku 3km vzdálený od letiště je zcela mimo standardní příletové a odletové trasy motorových letadel. Pro ty, kdo se do Kbel nastěhovali v posledních 20 letech, tyto zásobníky plynu jsou na stejném místě od roku 1975... Za tuto dobu přestály desetitisíce letů z letišť v Letňanech, Kbelích včetně mnoha slavných leteckých dnů, záletů bojových letadel po opravách v LOK atd. Předpokládám navíc, že při výstavbě v sedmdesátých letech byla vzata v potaz blízkost obou letišť i charakter jejich provozu, který byl v době výstavby na obou letišťích podstatně intenzivnější.

Zveme vás k návštěvě letiště, abyste se mohli osobně přesvědčit o popisovaných skutečnostech.

* V sobotu 9. a 16.7. 2006 mezi 9-11 budeme připraveni v naší učebně odpovídat na vaše otázky týkající se výše uvedených problémů.

* Na 11.7. plánujeme na našem letišti tiskovou konferenci za účasti všech stran, další, tentokrát doufejme objektivní informace budou tedy dostupné i ve veřejných informačních prostředcích.

Víme samozřejmě více o pozadí současné situace, ale nechceme se uchýlit do polohy dohadů a účelových tvrzení. Nechceme ani nikoho zesměšňovat z neznalosti leteckého provozu, leteckých předpisů či problematiky ochrany přírody.

Vážíme si práce každého v oboru jeho činnosti a jsme otevřeni dialogu.

Ing.Martin Holík
předseda
posta@akletnany.cz

Aeroklub Praha Letňany, občanské sdružení
Hůlkova 16 197 00 Praha 9
provozovatel veřejného vnitrostátního letiště