

Wniosek o dokończenie wieloletnich prób uruchomienia lotniska pasażerskiego w Kielcach, o powołanie linii lotniczych flyKielce

--
Uruchommy port lotniczy Kielce poprzez włączenie go w sieć regionalnych lotnisk dotowanych!
Akcja społeczna redakcji

do władz i Państwa Radnych sejmiku woj. świętokrzyskiego

Szanowni Państwo,

Temat: Pytanie o opinię zarządu i Radnych Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego w sprawie przebudowy lotniska w Kielcach w mały port przesiadkowy poprzez uruchomienie Świętokrzyskich Linii Lotniczych

do
Zarząd województwa, Radni Sejmiku

Szanowni Państwo,
Pytanie.

Wnoszę pytanie o odniesienie się do propozycji uruchomienia mikro-hubu, w ramach testów, na podstawie wykorzystania już istniejącej. siatki portów lotniczych woj. świętokrzyskiego.

Wnoszę pytanie czy aby nie warto uruchomić lokalnego systemu piasty (hub), systemu lotniczych przesiadek w Kielcach na bazie niedawno zmodernizowanego lotniska? Koszty szacuję na od 3 do kilka mln PLN rocznie. U nas przez kilka czy kilkanaście lat działalności lotniska tak wyglądała obsługa połączeń lotniczych- na początku kursowały nawet maszyny 13-miejscowe. Tak samo proponuję wykorzystać potencjał sieci lotnisk województwa, czyniąc z nich element szybkiego systemu transportu.

Możnaby było niektóre późnowieczorne loty linii lotniczych Lot do Warszawy -czy też loty przez Pragę/ Rygę, hub linii lotniczych AirBaltic, uzupełnić o linię lotniczą do Kielc czy Sandomierza -i połączyć z systemem połączeń lokalnych lotniczych przesiadkowych na małe samoloty startujące z Pragi/ Rygi czy Warszawy w wybrane dni tygodnia na lokalne lotniska do:

1.
Sandomierza/ Mielca- jako lotnisko lokalne dla okolic Sandomierza, razem z woj. podkarpackim
2.
Kielc i tamtejszego lotniska które wydłużonoby nieznacznie.

Na tych lotniskach dobudowanoby niewielkie terminale pasażerskie. Wszystkie one obsługiwałyby loty pasażerskie rozkładowe sezonowe do Warszawy z przesiadką na świat na Okęciu, albo też z przesiadką w Pradze/ Rydze poprzez hub linii Czech Airlines/AirBaltic. Oba te huby są dogodnie ulokowane. Linie czeskie kursowały w relacji z Pragi / Ostrawy do Radomia. Loty z Pragi do Kielc mają większe szanse rynkowe niż te do Radomia. Linie te kiedyś posiadały maszyny ATR.

Bilety lotnicze na odcinki z Warszawy czy Pragi/ Rygi do tych lotnisk lokalnych regionu byłyby dotowane przez władze samorządowe i bardzo tanie. Podróżni z innych samolotów do Kielc mogliby z nich tanio skorzystać jako ostatnie połączenie późnowieczorne do swojej miejscowości. System ten funkcjonowałby podobnie jak system wewnątrz krajowych

dotowanych lotów pasażerskich w wielu krajach Europy. Późnowieczorne połączenia skomunikowałyby lotnisko w Kielcach z innymi miastami regionu i umożliwiłoby lepsze obłożenie ostatnich lotów z do Kielc, gdyby samolot docierał jeszcze dalej, na lotnisko w Mielcu k. Sandomierza.

Uruchomionoby planowe loty rejsowe pasażerskie do lotniska hubowego przesiadkowego w sezonie letnim:

1. Kielce- Praga- Kielce

albo 2. Kielce- Ryga- Kielce (mogłoby kursować całorocznie np. w piątek wieczorem raz w tygodniu, powrót następnego dnia rano), wymaga to rozbudowy długości pasa na lotnisku w Kielcach o ok. 110 metrów albo użycia mniejszego samolotu. Wymaga to jednak konsekwentnego programu przebudowy lotniska w Kielcach pod konkretne typy samolotów. Samoloty kursowałyby w sezonie letnim 2022- lotniska muszą mieć wymagane certyfikaty dla ruchu pasażerskiego i możliwości techniczne dostosowania pomieszczeń do roli terminalu.

Staranoby się by w perspektywie kilku lat było możliwe przesiąść się w Pradze albo nawet w Warszawie- lokalnych hubach- na loty do Kielc co najmniej dwa do trzy razy w tygodniu w godzinach późnowieczornych.

W celu realizacji lokalnych połączeń lotniczych władze samorządowe na wzór linii Rhein- Neckar- Air powołałyby tzw. wirtualną linię lotniczą, i tylko sprzedawałyby bilety, np. razem z ofertą biletów na połączenia LOT czy CSA albo AirBaltic albo innych linii jeśli te włączą połączenia do Kielc do swojej oferty.

Opis proponowanego rozwiązania:



Kod IATA : M2
używany przez MHS Aviation

Kod ICAO : MHV
używany przez MHS Aviation

**Znak
wywoławczy:** SNOWCAP
używany przez MHS Aviation

Założenie: 2013

Siedzienie: Mannheim , Niemcy


**Lotnisko
macierzyste:** Lotnisko w Mannheim

Forma firmy: GmbH

Zarządzanie: Dyrektor zarządzający : ^[1]
Dirk Eggert

Wielkość floty: 3

Celuje: krajowy

**Stronie
internetowej:** flyRNA.com

internetowej: <https://flyrna.flights/booking>

Rhein Neckar powietrza (RNA) jest to tzw. wirtualna linia lotnicza z siedzibą na lotnisku Mannheim. Loty są sprzedawane przez Rhein-Neckar Air i obsługiwane przez MHS Aviation.

Historia

Zgodnie z informacją zastępcy dyrektora Wojewódzkiego Zarządu Transportu:

Lotnisko w Masłowie, zgodnie z Instrukcją Operacyjną Lotniska posiada:

- odległość od przesuniętego progu do przesuniętego progu – 900m
- pas startowy – 1168m
- długości deklarowane
- dla kierunku 11R: TORA – 1040 m., TODA – 1155 m, ASDA – 1155 m, LDA – 1015 m
- dla kierunku 29L: TORA – 1015 m., TODA – 1155 m, ASDA – 1155 m, LDA – 1040 m

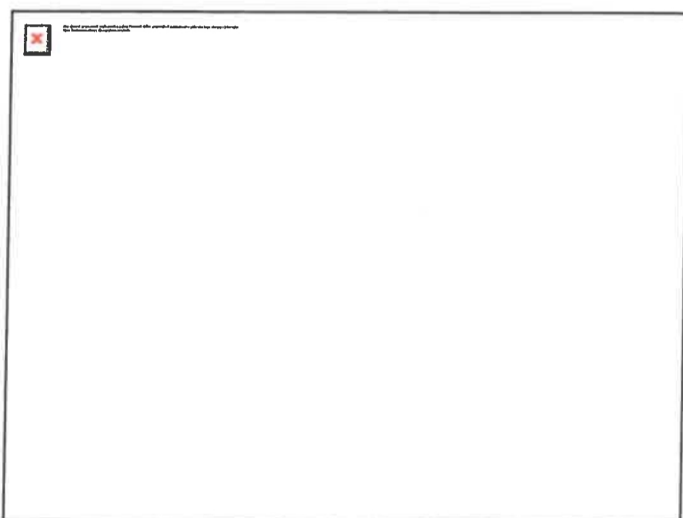
gdzie:

TORA – Rozporządzalna długość rozbiegu (Take-off run available TORA) – długość drogi startowej deklarowana jako odpowiednia do rozbiegu startującego samolotu

TODA – Rozporządzalna długość startu (Take-off distance available - TODA) – długość drogi startowej deklarowana jako odpowiednia do rozbiegu startującego samolotu, powiększona o ewentualne zabezpieczenie wydłużonego startu.

ASDA – Rozporządzalna długość przerwanej startu (Accelerate-stop distance available - ASDA) – dostępna długość rozbiegu, powiększona o ewentualne zabezpieczenie przerwanej startu.

LDA - Rozporządzalna długość lądowania (Landing distance available – LDA) – długość drogi startowej deklarowana jako odpowiednia do lądowania samolotu.



A dla lotniska w Zilinie wartości te są większe:

- dla kierunku 06: TORA – 1150 m., TODA – 1210 m, ASDA – 1150 m, LDA – 1150 m
- dla kierunku 24: TORA – 1150 m., TODA – 1210 m, ASDA – 1150 m, LDA – 1150 m

Po tym, jak linie Cirrus Airlines musiały zaprzestać lotów w styczniu 2012 r., Na lotnisku w Mannheim nie było już regularnych lotów. Z inicjatywy firm z regionu Ren-Neckar (w tym SAP , Heidelberg Cement i Südzucker), Rhein-Neckar Air GmbH została założona w 2013 roku przez stowarzyszenie promujące wznowienie lotów regularnych na City Airport Mannheim eV 2014 rozpoczął operacje lotnicze z połączeniami dziennymi do Berlina-Tegel . [2]

Miejsca docelowe lotów

Rhein-Neckar Air oferuje regularne loty z Mannheim do Berlina-Tegel i Hamburga . Nacisk kładziony jest na podróżujących służbowo. Ponadto RNA obsługuje również port lotniczy Sylt na Morzu Północnym od 2017 roku . Loty były oferowane cztery razy w tygodniu (środy, piątki, soboty i niedziele) latem 2019 roku. Ze względu na duże zapotrzebowanie Sylt jest również obsługiwany przez Kassel od 8 czerwca 2019 r . [3]

Flota

Rhein-Neckar Air wycarterował trzy Dornier 328 od MHS Aviation do operacji lotniczych . To wykonuje loty w imieniu RNA i zapewnia zarówno personel kokpitu, jak i personel pokładowy. Zgodnie z definicją prawną Rhein-Neckar jest wirtualną linią lotniczą , ponieważ nie posiada własnego certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC - Airline Operator Certificate). [4] Jednak tylko RNA działa jako partner umowny dla pasażerów. [5]

