

DOŚ. 192.2.2020. MS

Daria Bieńkuńska

Od: Zbigniew Kuśmierz <zbigniew.kusmierz@euro-projekt.eu>
Wysłano: 29 lipca 2020 13:27
Do: dos@umelblag.pl
Temat: Fwd: Pisma - PortEL i AE
Załączniki: Halas_AE2020.pdf; Pismo_PortEL-sig.pdf

W załączeniu materiały jakie przesłał organizator skoków

Zbigniew Kuśmierz
Euro-Projekt Zbigniew Kuśmierz
ul. Królewiecka 195 a
82-300 Elbląg
tel. 55 236 11 88

29 LIP 2020
MS
[Signature]

----- Forwarded message -----

Od: Marek Mostowski <m.mostowski@owner.pl>
Date: pt., 19 cze 2020 o 14:19
Subject: Pisma - PortEL i AE
To: <zbigniew.kusmierz@euro-projekt.eu>

W załączniku, przesyłam kopie pism.

--

--

Pozdrawiam
Marek Mostowski - marek@owner.pl

EDD UM Elbląg
Rejestr pism i spraw
PISMO PRZYCHODZĄCE

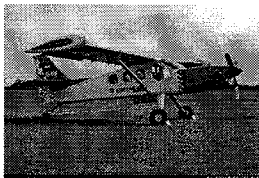


Numer pisma: 63985/2020
Wpłynęło: 29-07-2020

STARSZY INSPEKTOR

Małgorzata Sokółowska

29 LIP. 2020



S.C. „Finist”
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością S.K.

Siedziba:
Ul. Rubinowa 2a
44-121 Gliwice

NIP 631-264-96-47

Elbląg, dnia 18 czerwca 2020r.

**Dot.: Skarg związanych z hałasem generowanym przez
samolot o znakach HA-YDM na lotnisku EPEL**

Informujemy, że firma S.C. „Finist” Sp. z o.o. Sp. K jest właścicielem samolotów o znakach HA-YDM oraz HA-YDN i operuje nimi w ramach współpracy z Aeroklubem Elbląskim na lotnisku EPEL w Elblągu. Lotnisko to jest wpisane do rejestru lotnisk i ewidencji lądowisk przez Urząd Lotnictwa Cywilnego pod nr rejestracyjnym 44, co oznacza że mogą być wykonywane na nim operacje lotnicze (w tym także organizowane przez naszą firmę skoki spadochronowe).

W żaden sposób nie zgadzamy się z zarzutami wprowadzania uciążliwości związanej z hałasem generowanym przez nasz samolot. Szczególnie w rozumieniu Ustawy o ochronie środowiska.

Zajmujemy się organizacją skoków spadochronowych oraz szkoleniami spadochronowymi od 2017 roku – przy czym szkolenia spadochronowe są działaniami podstawowymi. Samolot SMG-92 to nowoczesny samolot turbośmigłowy, który służy wynoszeniu skoczków w krótkim czasie na wysokość 4000m, a następnie ląduje na lotnisku podejmując następnych skoczków. Operujemy od wiosny (kwiecień/maj) do końca października. W tym czasie (w zależności od długości dnia) wykonujemy od 5 do 15 operacji dziennie. Przekłada się to na łączny czas pozostawania w powietrzu max 3h dziennie. Nie wykonujemy operacji lotniczych w nocy. Operacje lotnicze realizujemy prawie wyłącznie w weekendy.

Posiadamy wszystkie wymagane prawem dokumenty, a w szczególności:

1. Certyfikat Usług Lotniczych AWC – licencja przewoźnika wydana przez Urząd Lotnictwa przy Ministrze Innowacji i Technologii (nr w rejestrze HU.LTE-0158)
2. Umowę typu CAMO, co wiąże się ze stałą obsługą techniczną oraz ciągłą zdadnością do lotu naszych samolotów
3. Podmiot obsługowy CAMO ma wszelkie certyfikaty wydane przez nadzór EASA i udokumentowany certyfikatem MF
4. Każdy z naszych statków powietrznych posiada Poświadczenie Przeglądu Zdadności do Lotu – nr poświadczenia LFH/22170-1/2020-ITM oraz LFH/22171-1/2020-ITM, odnawiane na bieżąco, a aktualne ARC jest wydane w tym roku i ważne do 2021r.
5. Samolot HA-YDM stacjonuje w Elblągu i został zgłoszony do polskiego rejestru
6. Polski Urząd Lotnictwa Cywilnego dokonywał kontroli samolotów – po raz ostatni w 2019r., gdzie potwierdzono prawidłowość przedstawionych dokumentów
7. Jesteśmy Certyfikowanym Ośrodkiem Szkolenia Lotniczego. Posiadamy zezwolenie wydane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, uprawniające nas do prowadzenia szkoleń skoczków spadochronowych. Nr wpisu w Rejestrze Podmiotów Szkolących – 126RPS-09/2014
8. Nasze samoloty nie latają nad zwartą zabudową poniżej wysokości 500m, wyłączając moment startu i lądowania – wynika to z przepisów lotniczych



S.C. „Finist”

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością S.K.

Siedziba:
Ul. Rubinowa 2a
44-121 Gliwice

NIP 631-264-96-47

9. Nasza działalność zarejestrowana jest w Krajowym Rejestrze Sądowym pod nr KRS 0000633566
10. Znaleźć nas można także w Centralnym Rejestr Beneficjentów Rzeczywistych pod nr NIP 6312649647

Jak pewnie w przypadku większości lotnisk w Polsce, nasilający się ruch lotniczy wokół lotnisk dotychczas prawie nieużywanych stał się problemem powszechnym. Elbląskie lotnisko ma ponad 100 lat i jest jednym z najwcześniej utworzonych lotnisk w Polsce. Dopiero w ostatnich latach zabudowa nowych osiedli, czy działek rekreacyjnych usytuowanych wokół lotnisk powoduje skargi tychże mieszkańców na hałas lotniskowy. Jednak nikt nie chce już wtedy pamiętać, że lotnisko (choć może dotychczas rzadziej używane) istniało w lokalizacji dużo wcześniej niż owe zabudowy. Warto nadmienić tu fakt, że zakup nieruchomości przy terenach lotniskowych często jest tańszy, niż w innych lokalizacjach właśnie ze względu na hałas, jaki może występować na lotnisku.

Z taką rzeczywistością „sąsiedzką” nasza firma boryka się niemal codziennie. Jednak należy pamiętać, że pojęcie „uciążliwości” w rozumieniu prawa określa Ustawa o ochronie środowiska. Aby hałas stał się „uciążliwy” w rozumieniu prawa (ze wszystkimi konsekwencjami w postaci działań naprawczych) musi przekraczać odpowiednie normy. W naszym przypadku dla operacji lotniczych wokół obszarów gęstej zabudowy nie wolno nam przekraczać 60dB LAeqd – ekwiwalent natężenia hałasu w porze dziennej. Przy realizowanej ilości operacji lotniczej tych norm nigdy nie przekraczamy. Nawet ww. ustawa nie nakłada obowiązku monitorowania hałasu wokół lotniska, ponieważ liczba operacji lotniczych rocznie nie przekracza 5000. Zatem od strony prawnej nie można nam w żaden sposób zarzucać naruszania jakichkolwiek norm.

Z pełną odpowiedzialnością po raz kolejny podkreślamy, że nasz samolot nie generuje hałasu uciążliwego w rozumieniu prawa, ani żadnych przekroczeń norm. Oczywiście bardzo istotnym zagadnieniem skarg na naszą działalność jest odbiór subiektywny poziomu hałasu. Skargi dotyczą nas niestety bardzo często. Ze swojej strony podejmujemy możliwie wszystkie działania, aby odbiór indywidualny poziomu hałasu ograniczyć. Staramy się zmieniać trasy wznoszenia i zniżania. Tutaj jednak nasze możliwości są ograniczone do wydzielonych stref TRA 190 oraz ATZ lotniska EPEL, ze względu na sąsiedztwo strefy militarnej MATZ Malbork oraz strefy kontrolowanej TMA lotniska komunikacyjnego EPGT Gdańsk.

Stąd niewątpliwie dla mieszkańców niektórych części miasta subiektywny odbiór hałasu podczas startu i lądowania może być zdecydowanie większy. Jednak dalej odległy od obowiązujących norm. Podkreślić należy fakt, że po starcie samolotu, który nabiera sukcesywnie wysokości, hałas staje się zdecydowanie mniejszy (na wysokości kilku tysięcy metrów jest on w ogóle trudno słyszalny).

Mamy nadzieję, że nasze wyjaśnienia w sposób wystarczający rozwieją Państwa wątpliwości. Prawo zarówno lotnicze, jak i o ochronie środowiska jest przez nas na lotnisku w Elblągu skrupulatnie przestrzegane. Wszystkie dokumenty związane z naszą działalnością są do wglądu na naszej strefie.

Łączę wyrazy szacunku
Marek Mostowski
Członek Zarządu Komplementariusza



S.C. „Finist”
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością S.K.

Siedziba:
Ul. Rubinowa 2a
44-121 Gliwice

NIP 631-264-96-47

Elbląg, dnia 18 czerwca 2020r.

Elbląska Gazeta Internetowa portEl.pl
Redaktor Naczelny
Rafał Gruchalski
ul. 1 Maja 1c
82-300 Elbląg

W odpowiedzi na Państwa artykuł „Elblążanka pisze w sprawie hałasu” (list otwarty), opublikowanego 2020-06-15 na www.portel.pl odpowiadamy na pytanie, „kto i dlaczego urządza te uciążliwe dla mieszkańców loty” oraz czy „być może ten warkoczający samolot nie jest przystosowany do tego typu lotów?”. Jednocześnie wzywamy do napisania sprostowania do niniejszego artykułu, uwzględniając nasze stanowisko w tej sprawie.

Uprzejmie informujemy, że samolot będący naszą własnością o znakach HA-YDM (lub incydentalnie HA-YDN) operuje w ramach współpracy z Aeroklubem Elbląskim na lotnisku EPEL w Elblągu. Lotnisko to jest wpisane do rejestru lotnisk i ewidencji lądowisk przez Urząd Lotnictwa Cywilnego pod nr rejestracyjnym 44, co oznacza że mogą być wykonywane na nim operacje lotnicze (w tym także organizowane przez nas skoki spadochronowe).

W żaden sposób nie zgadzamy się z zarzutami wprowadzania uciążliwości związanej z hałasem generowanym przez nasz samolot. Szczególnie w rozumieniu Ustawy o ochronie środowiska. Szkalujące nas określenia, które padły w Państwa artykule, spowodowały całą lawinę niepochlebnych komentarzy na temat wykonywanej przez nas działalności oraz sprzętu, jakim dysponujemy (warkot, jazgot, gruchot itp.). Państwa redakcja nie próbowała w żaden sposób skontaktować się z nami przed publikacją artykułu żeby sprawdzić zgodność z prawdą uzyskanych wiadomości, łamiąc tym samym zasadę staranności i rzetelności w działalności dziennikarskiej.

Zajmujemy się organizacją skoków spadochronowych oraz szkoleniami spadochronowymi od 2017 roku – przy czym szkolenia spadochronowe są działaniami podstawowymi. Samolot SMG-92 to nowoczesny samolot turbośmigłowy, który służy wynoszeniu skoczków w krótkim czasie na wysokość 4000m, a następnie ląduje na lotnisku podejmując następnych skoczków. Operujemy od wiosny (kwiecień/maj) do końca października. W tym czasie (w zależności od długości dnia) wykonujemy od 5 do 15 operacji dziennie. Przekłada się to na łączny czas pozostawania w powietrzu max 3h dziennie (nie jak pisze mieszkanka Elbląga 8–10h). Nie wykonujemy operacji lotniczych w nocy. Operacje lotnicze realizujemy prawie wyłącznie w weekendy.



S.C. „Finist”

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością S.K.

Siedziba:
Ul. Rubinowa 2a
44-121 Gliwice

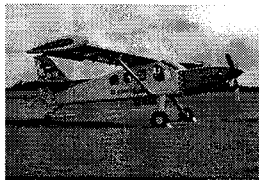
NIP 631-264-96-47

Posiadamy wszystkie wymagane prawem dokumenty, a w szczególności:

1. Certyfikat Usług Lotniczych AWC – licencja przewoźnika wydana przez Urząd Lotnictwa przy Ministrze Innowacji i Technologii (nr w rejestrze HU.LTE-0158)
2. Umowę typu CAMO, co wiąże się ze stałą obsługą techniczną oraz ciągłą zdatnością do lotu naszych samolotów
3. Podmiot obsługowy CAMO ma wszelkie certyfikaty wydane przez nadzór EASA i udokumentowany certyfikatem MF
4. Każdy z naszych statków powietrznych posiada Poświadczenie Przeglądu Zdatości do Lotu – nr poświadczenia LFH/22170-1/2020-ITM oraz LFH/22171-1/2020-ITM, odnawiane na bieżąco, a aktualne ARC jest wydane w tym roku i ważne do 2021r.
5. Samolot HA-YDM stacjonuje w Elblągu i został zgłoszony do polskiego rejestru
6. Polski Urząd Lotnictwa Cywilnego dokonywał kontroli samolotów – po raz ostatni w 2019r., gdzie potwierdzono prawidłowość przedstawionych dokumentów
7. Jesteśmy Certyfikowanym Ośrodkiem Szkolenia Lotniczego. Posiadamy zezwolenie wydane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, uprawniające nas do prowadzenia szkoleń skoczków spadochronowych. Nr wpisu w Rejestrze Podmiotów Szkolących – 126RPS-09/2014
8. Nasze samoloty nie latają nad zwartą zabudową poniżej wysokości 500m, wyłączając moment startu i lądowania – wynika to z przepisów lotniczych
9. Nasza działalność zarejestrowana jest w Krajowym Rejestrze Sądowym pod nr KRS 0000633566
10. Znaleźć nas można także w Centralnym Rejestr Beneficjentów Rzeczywistych pod nr NIP 6312649647

Jak pewnie w przypadku większości lotnisk w Polsce, nasilający się ruch lotniczy wokół lotnisk dotychczas prawie nieużywanych stał się problemem powszechnym. Elbląskie lotnisko ma ponad 100 lat i jest jednym z najwcześniej utworzonych lotnisk w Polsce. Dopiero w ostatnich latach zabudowa nowych osiedli, czy działek rekreacyjnych usytuowanych wokół lotnisk powoduje skargi tychże mieszkańców na hałas lotniskowy. Jednak nikt nie chce już wtedy pamiętać, że lotnisko (choć może dotychczas rzadziej używane) istniało w lokalizacji dużo wcześniej niż owe zabudowy. Warto nadmienić tu fakt, że zakup nieruchomości przy terenach lotniskowych często jest tańszy, niż w innych lokalizacjach właśnie ze względu na hałas, jaki może występować na lotnisku.

Z taką rzeczywistością „sąsiedzką” nasza firma boryka się niemal codziennie. Jednak należy pamiętać, że pojęcie „uciążliwości” w rozumieniu prawa określa Ustawa o ochronie środowiska. Aby hałas stał się „uciążliwy” w rozumieniu prawa (ze wszystkimi konsekwencjami w postaci działań naprawczych) musi przekraczać odpowiednie normy. W naszym przypadku dla operacji lotniczych wokół obszarów gęstej zabudowy nie wolno nam przekraczać 60dB LAeqd – ekwiwalent natężenia hałasu w porze dziennej. Przy realizowanej ilości operacji lotniczej tych norm nigdy nie przekraczamy. Nawet ww. ustawa nie nakłada obowiązku monitorowania hałasu wokół lotniska, ponieważ liczba operacji



S.C. „Finist”

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością S.K.

Siedziba:
Ul. Rubinowa 2a
44-121 Gliwice

NIP 631-264-96-47

lotniczych rocznie nie przekracza 5000. Zatem od strony prawnej nie można nam w żaden sposób zarzucać naruszania jakichkolwiek norm.

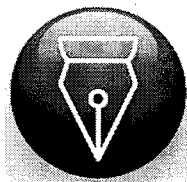
Z pełną odpowiedzialnością po raz kolejny podkreślamy, że nasz samolot nie generuje hałasu uciążliwego w rozumieniu prawa, ani żadnych przekroczeń norm. Oczywiście bardzo istotnym zagadnieniem skarg na naszą działalność jest odbiór subiektywny poziomu hałasu. Skargi dotyczą nas niestety bardzo często. Ze swojej strony podejmujemy możliwie wszystkie działania, aby odbiór indywidualny poziomu hałasu ograniczyć. Staramy się zmieniać trasy wznoszenia i zniżania. Tutaj jednak nasze możliwości są ograniczone do wydzielonych stref TRA 190 oraz ATZ lotniska EPEL, ze względu na sąsiedztwo strefy militarnej MATZ Malbork oraz strefy kontrolowanej TMA lotniska komunikacyjnego EPGT Gdańsk.

Stąd niewątpliwie dla mieszkańców niektórych części miasta subiektywny odbiór hałasu podczas startu i lądowania może być zdecydowanie większy. Jednak dalej odległy od obowiązujących norm. Podkreślić należy fakt, że po starcie samolotu, który nabiera sukcesywnie wysokości, hałas staje się zdecydowanie mniejszy (na wysokości kilku tysięcy metrów jest on w ogóle trudno słyszalny).

Mamy nadzieję, że nasze wyjaśnienia w sposób wystarczający rozwieją Państwa wątpliwości. Prawo zarówno lotnicze, jaki i o ochronie środowiska jest przez nas na lotnisku w Elblągu skrupulatnie przestrzegane. Wszystkie dokumenty związane z naszą działalnością są do wglądu na naszej strefie.

Łączę wyrazy szacunku

Marek Mostowski
Członek Zarządu Komplementariusza



Signed by /
Podpisano przez:

Marek Sylwester
Mostowski

Date / Data: 2020-
06-18 23:50

