



Letiště Přerov rok poté

Až sedm tisíc návštěvníků dorazilo v sobotu 4. října 2014 na první ročník akce Den letiště Přerov. Jeho současný provozovatel, společnost LOM Praha s.p., tak ve spolupráci s Ministerstvem obrany ČR umožnil zájemcům přesvědčit se, v jakém stavu je letiště i přilehlý areál rok po odchodu armády a co je zde nového.

Počátky přerovského letiště sahají do poloviny třicátých let minulého století, i když historie létání na Přerovsku je ještě starší. Přestože letiště vzniklo a až do nedávné minulosti bylo vždy provozováno jako vojenské, bylo od roku 1958 využíváno s různými omezeními a přestávkami i k civilním letům. Zásadní změny v jeho fungování nastaly po roce 1989, když nejprve došlo k výraznému omezení provozu proudových cvičných a bojových letounů a nakonec tam k 1. lednu 1995 vznikla 33. základna vrtulníkového letectva. Provoz bitevních i transportních vrtulníků pak po dlouhé roky neodmyslitelně patřil k Přerovu a mnozí mají dodnes v paměti například jejich nasazení během povodní na Moravě v letech 1997 a 2003. Ke dni 30. září 2013 ale došlo v rámci reorganizace k definitivnímu ukončení vojenského

provozu na letišti a přesunu vrtulníků Mi-171Š i personálu na základnu v Náměstí nad Oslavou. Ministerstvo obrany ČR na základě předchozích negativních zkušeností s postupným chátráním a degradací opuštěných bývalých leteckých základen si ale ponechalo letiště nadále v majetku a jeho správou pověřilo státní podnik LOM Praha. Díky tomuto opatření se podařilo zabránit devastaci letiště například ze strany různých „sběračů kovů“, ale zejména udržet zde letový provoz. K 1. říjnu 2013 tak severní část areálu, dráhu a řídicí věž převzal LOM Praha s.p., který získal od Úřadu pro civilní letectví povolení provozovat v Přerově mezinárodní neveřejné a vnitrostátní veřejné letiště za podmínek VFR den. Po zrušení 23. základny vrtulníkového letectva pak LOM Praha k 1. lednu 2014 převzal i zbytek

areálu o celkové rozloze 387 hektarů, ve kterém se nachází 263 budov a zařízení.

Kromě standardní betonové vzletové a přistávací dráhy 06/24 o délce 2500 metrů a šířce 60 metrů se podařilo v letošním roce zprovoznit i travnatou vzletovou a přistávací dráhu 05/23 o délce 840 metrů a šířce 30 metrů. Na zabezpečení celého letového provozu včetně stanoviště služby Radio, údržby a palivového hospodářství se nyní podílí třináct osob. Letiště má i vlastní profesionální hasičskou jednotku, která mimo jiné disponuje také vyprošťovacími vozidly. Letiště aktuálně splňuje parametry pro provoz dle kategorie 2B, zájem je ale postupně rozšířit provoz na úroveň 3C, případně 4C. Svým vybavením je schopno přijímat i velké dopravní vojenské a civilní letouny, vlastní totiž i mobilní energetické zdroje na spouštění letadel, automobil se stlačeným vzduchem a automobilní ohřivač pro přípravu letounů v zimě. I když je standardní provozní doba letiště stanovena od 1. dubna do 31. října na pondělí až neděli od 9.00 do 16.00 LT, lze na vyžádání zabezpečit provoz letadel například také v zimním období. Pro hangárování je možno využít hangár „Jih“ (40 x 80 m) a také třicet tři „Úlů“, každý o podlahové ploše 12 x 26 m (12 x 32 m). Uvolněné rozsáhlé prostory letiště jsou postupně pronajímány a využívány nejen civilními leteckými





subjekty. Tím hlavním je v současné době společnost Nirvana Systems, která si na letišti pronajala tři budovy a jeden hangár, jež rekonstruovala a soustředila tam veškeré své aktivity, tedy výrobu motorových paraglidů, montáž, prodej a servis vírníků včetně letecké školy FlyWay. Dalšími společnostmi působícími na letišti jsou například Air Moravia s letouny Z-142 a L-60 Brigadýr či Letecké práce Petr Navrátil se Z-43 nebo L-200 Morava. Nabízí se samozřejmě využít ohromné prostory i ke konání nejrůznějších akcí, například v titulu zmíněného leteckého dne, v rámci něhož ve spolupráci s Historickou letkou RČS proběhlo i setkání letounů Zlin Trainer. Nešlo ale jen o létání, pro zájemce byly připraveny i zajímavé přednášky na téma provoz, údržba a životnost letounů Trainer či údržba motorů řady M137/337.

Ambicí LOM Praha je ale areál využít i k letecké výrobě. V této oblasti je zajímavý projekt společnosti Blaník Limited, která usiluje o obnovu výroby kluzáků L-23 Super Blaník stavěných dřívě v Kunočicích. Od předchozího vlastníka již v loňském roce získala veškerou potřebnou dokumentaci, a pokud se záměr zdaří, měla by být výroba obnovena právě na přerovském letišti, konkrétně v jeho severní části. Další prostory v rozlehlém areálu jsou také pronajímány například jako skladové plochy různým logistickým společnostem, atd.

Je jasné, že provoz letiště tohoto typu je i po odečtení vybraného nájemného ztrátovým, a tak jej



spolufinancuje LOM Praha s.p. s příspěvím Ministerstva obrany ČR. Oba tyto subjekty jej totiž také využívají ke svým aktivitám, například k leteckému výcviku v rámci kurzů pořádaných v CLV. Naopak armáda nadále předpokládá jeho využití při nejrůznějších národních i mezinárodních cvičeních a součinnostních letech nebo v případě potřeby v rámci Integrovaného záchranného systému. Jako jeden z příkladů jeho dalšího vojenského využití tak můžeme jmenovat mezinárodní

cvičení speciálních sil uskutečněné v létě tohoto roku, kdy z letiště působil mimo jiné i americký transportní letoun MC-130H Combat Talon II. Perspektivně se počítá také s jeho zapojením do projektu mezinárodního výcvikového centra MATC. Vrtulníkové aktivity mají být podpořeny i výstavbou objektu „Hesco Compound Alpha“ a následně výcvikem operací v zastavěné oblasti. Letiště v Přerově tedy čeká zajímavá civilní i vojenská budoucnost. ■



■ V srpnu z letiště působil i americký letoun MC-130H Combat Talon II. Od léta našla v Přerově zázemí také společnost Nirvana Systems, na snímku vírník Calidus