



Vážený sousedě,

Prázdniny jsou v plném proudu a mnozí z vás si užívají zasloužené chvíle odpočinku. Ať už dáváte přednost prosluněným plážím, výletům do hor nebo návštěvám památek, věřím, že řada z vás využila nabídky některé z cestovních kanceláří nebo aerolinek a na zaslouženou dovolenou se vydala leteckou cestou od nás z Letiště Praha.

Také na letišti nyní vládne prázdninový ruch. Pro něj je typický větší provoz než po zbytek roku. Snažíme se vyhovět všem, kteří si pro cestu za odpočinkem či zábavou zvolili „vzdušnou cestu“. S ohledem na rostoucí provoz v sezóně jsme ve spolupráci s městskou částí Praha 6 vyhlásili druhý ročník soutěže Nejtišší dopravce. Chceme takto působit na aerolinie, jež do Prahy létají nejčastěji, aby byly k okolí ještě šetrnější. Více se dočtete v úvodním článku našeho zpravodaje.

Vedoucí střediska přiblížovacích a letištních služeb vám v rozhovoru poděkuje, jak se dispečerům z řídicí věže daří zvládat a koordinovat provoz na přistávací a vzletové dráze. Vždyť ve špičkách mají pouze minutu a dvacet sekund na to, aby odbavili letadlo na přistání či odlet.

Pro všechny, kteří při svých cestách letadlem potřebují speciální asistenci, má letiště od začátku léta příjemnou zprávu. Kromě parkování zdarma a vyhrazených míst na letištních parkovištích poskytují letiště všem handicapovaným bezplatnou pomoc při odbavení a nástupu do letadla.

Sluncem prozářené léto vám přeje

Eva Krejčí  
ředitelka Komunikace Správy Letiště Praha

# SPOLU

zpravodaj pro obyvatele okolí pražského letiště

## PRAŽSKÉ LETIŠTĚ MOTIVUJE DOPRAVCE K OCHRANĚ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

**Ochrana životního prostředí patří mezi priority Letiště Praha. Jeho provozovatel hledá způsoby, jak snižovat své dopady na okolní prostředí. Kromě technických a provozních opatření aktivně motivuje letecké dopravce, aby se ke svému okolí chovali ohleduplněji.**



**NEJTIŠŠÍ DOPRAVCE 2008  
LETIŠTĚ PRAHA**

Ve snaze tyto cíle naplnit letiště využívá také nové, ve světě ojedinělé metody. Ve spolupráci s městskou částí Praha 6 Správa

Letiště Praha vyhlásila letos již druhý ročník soutěže Nejtišší dopravce na pražském letišti. „Smyslem akce je pozitivní motivace aerolinek k ohleduplnosti k životnímu prostředí,“ vysvětluje Eva Krejčí, ředitelka Komunikace Správy Letiště Praha.

Do soutěže bylo zařazeno 15 leteckých společností, které na Letiště Praha létají nejčastěji. Soutěž probíhá od května do října, tedy v období největšího leteckého provozu na letišti. „Tuto soutěž lze považovat v evropském kontextu za mimořádnou. Zájem o ni projevil další

letiště, která ji plánují implementovat ve svém prostředí,“ dodává Krejčí. Průběžné výsledky soutěže jsou k dispozici na webových stránkách letiště [www.prg.aero](http://www.prg.aero)

Letiště motivuje dopravce k ohleduplnějšímu chování také finančně. Jednotlivé typy letadel jsou podle hlučnosti rozděleny do pěti hlukových kategorií. Při každém přistání letadla letiště vybírá tzv. hlukový poplatek. Nejhlukovější letadla platí dvacetinásobek toho, co letadla zařazená do nejtišší kategorie.

Strategický přístup letiště přináší své ovoce. To dokazuje i skutečnost, že v roce 2007 téměř 55 procent všech letů na ruzyňském letišti uskutečnila letadla nejtišší kategorie. Pohyby letadel nejhlukovější kategorie naopak na celkovém objemu přepravy představovaly jenom 1 procento.

Soutěž o nejtiššího dopravce se podařilo realizovat i díky novému monitorovacímu systému ANOMS8. Ten kontinuálně sleduje hluk z leteckého provozu i letové tratě letadel. Tvoří ho 13 stacionárních a dvě mobilní měřicí stanice, centrální server a velmi moderní software. Systém je schopen zaznamenat nejen odchýlení od stanovených letových tratí, ale také oddělit neletecký hluk od hluku z leteckého provozu nebo zohlednit meteorologické vlivy na měření.



Ilustrační foto: Letiště Praha

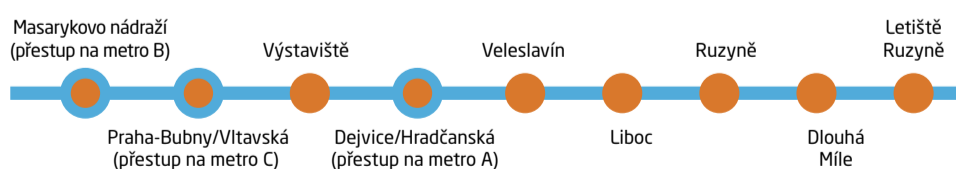
## Z CENTRA NA LETIŠTĚ ZA 22 MINUT? BRZY UŽ TO PŮJDE

**Nejen obyvatelé Kladna a okolí se mohou těšit na rychlejší a pohodlnější spojení s centrem Prahy. Na konci dubna totiž podepsali ministr dopravy Aleš Řebíček, primátor hl. města Prahy Pavel Bém a představitelé Kladna a některých pražských městských částí deklaraci, která odstartovala modernizaci železničního spojení mezi Prahou a Kladnem.**

Těžit z tohoto projektu budou i lidé, kteří cestují na letiště, a samozřejmě také jeho zaměstnanci. Jedna ze zastávek vlaku bude přímo na Letišti Praha. Cesta z centra na letiště by se díky tomu měla zkrátit na 22 minut.

Realizace je plánována v letech 2010 až 2013. Nyní je projekt ve fázi příprav dokumentace, jejího posuzování a projednávání. Celková délka trasy bude téměř 19 kilometrů, z čehož 6,5 kilometru povede tunely.

Nová dráha bude napojena na všechny trasy metra a bude mít celkem devět stanic:



Díky tomuto modernímu spojení se uleví především obyvatelům městských částí Prahy 6 a 7, protože právě tam se zlepšil dopravní stav a celkově stav životního prostředí. Výrazně se sníží provoz především na Evropské třídě.



Modernizace trati Praha - Kladno s připojením letiště Ruzyně, I. etapa

# PARALELNÍ DRÁHA ZKLIDNÍ VZDUŠNÝ PROSTOR NAD PRAHOU



Ing. Vladimír Boháč, vedoucí střediska přiblížovacích a letištních služeb Praha

**Více než 600 letů denně odbaví řídicí věž na Letišti Praha. Hlavním úkolem tohoto pracoviště je zajištění bezpečného a plynulého provozu na provozní ploše letiště a v jeho blízkosti, tedy ve vzdušném prostoru ve vzdálenosti do cca 15 - 20 kilometrů od letiště, od země do výšky 1 000 metrů. A právě na toto téma jsme si povídali s Vladimírem Boháčem, vedoucím střediska přiblížovacích a letištních služeb Praha.**

## Jak zvládáte tak intenzivní provoz?

Na řídicí věži je práce rozdělena mezi několik pracovišť. „Delivery“ vydává povolení ke spuštění motorů a předává odletová povolení, tzn. stanovuje tratě, po kterých letadla z Prahy odletějí. Pracoviště „Ground“ řídí pohyb letadel na pojezdových drahách. Pracoviště „Tower“ odpovídá za provoz na drahách a ve vzdušném prostoru v blízkosti letiště. Pracoviště „Asistent“ pomáhá pracovišti „Tower“ a současně řídí pohyb vozidel po pojezdových drahách. Pátým pracovištěm je vedoucí směny.

## Letiště z hlukových důvodů preferuje používání hlavní dráhy RWY 06/24. Na základě jakých kritérií se rozhodujete, kterým směrem se bude létat?

Hlavním kritériem je aktuální stav počasí, zejména směr a rychlost přízemního větru na letišti a stav oblačnosti v jeho blízkosti. Pokud je možný výběr mezi dvěma směry, jsou dalšími kritérii provozuschopnost radionavigačních zařízení, omezení v navazujícím vzdušném prostoru a omezení na letišti, např. uzavření některé pojezdové dráhy. Pokud nejsme nuceni

využívat jiný směr, preferujeme provoz na dráhu 24, tedy přistání od Horoměřic a vzlety směrem na Jeneč. Tento směr je nejvýhodnější z kapacitního hlediska a má velmi dobrý systém standardních odletových a příletových tratí. Také navazující vzdušný prostor umožňuje nejoptimálnější řízení provozu.

## Kapacita dráhového systému pražského letiště je stanovena na 44 příletů a odletů za hodinu. Jak lze dosáhnout tak vysokého čísla na jedné dráze?

Hlavně je to díky vysoké profesionální úrovni našich lidí a aktivní součinnosti se spolupracujícími organizacemi. Provoz na pražském letišti od roku 2003 vzrostl o 61 %, a proto hledáme se Správou Letiště Praha a dalšími partnery cesty, jak teoretickou kapacitu dráhového systému maximálně využívat. Výsledkem jsou úpravy infrastruktury letiště, zvláště pak nové pojezdové dráhy a odbavovací plochy, změněné příletové a odletové tratě, nové provozní postupy, modernizace technického vybavení a v neposlední řadě informační kampaň pro piloty. To vše nám umožnilo navýšit kapacitu letiště z původních 34 na současných 44 pohybů za hodinu. Tato hodnota řadí Prahu na přední místa mezi letišti, která využívají pouze jednu dráhu. Vedlejší dráha 13/31 se totiž používá pouze tehdy, když není k dispozici hlavní dráha.

## V průměru tedy máte na jeden pohyb něco přes minutu. Je možný další růst provozu v budoucnu?

Teoreticky máme na letadlo minutu a 20 sekund. Prakticky je to ale pouze jedna minuta. Naše základní pravidlo je, že na

dráze se v daném okamžiku může nacházet vždy jen jedno letadlo. Potom nám zbývá dvacetisekundová rezerva, která je nutná z bezpečnostních důvodů. Dále zvyšovat kapacitu stávajícího dráhového systému lze pouze v jednotkách pohybů a v roce 2010 budou možnosti zcela vyčerpány. Další zvýšení bude možné až po dostavbě paralelní dráhy.

## Co konkrétně děláte v případech, kdy je kapacita dráhy vyčerpána a ve vzduchu čekají letadla na přistání a na zemi na vzlet?

Naším primárním cílem je těmto situacím předcházet. Při určování reálných kapacit letiště za časovou jednotku spolupracujeme se Správou Letiště Praha. Ta letům přiděluje tzv. letištní sloty - tedy časy, kdy má letadlo na letiště přiletět nebo z něj odletět. Letištní sloty brání přetížení letiště a mají za cíl co nejrovnoměrněji rozložit provoz v průběhu dne. Pokud i přesto dojde k překročení kapacity letiště, můžeme zahájit regulaci provozu. K tomu existuje v rámci Evropy mechanismus založený na stanovení časové mezery pro odlet letadla z předcházejícího letiště tak, aby na letiště, které má kapacitní problémy, přiletělo v určeném čase.

## Letadla odletějí po standardních odletových tratích. Existují výjimky, kdy povolíte letadlu, aby se od této tratě odchýlilo?

Odletové tratě jsou zřízeny za účelem standardizace odletů z daného letiště. Mají za cíl i snížení provozní zátěže posádek a řídicích letového provozu. Nejsou to ale silnice, po nichž se letadlo vždy musí pohybovat. Jsou stanoveny přesné podmínky, za nichž se letadlo může od standardní odletové tratě odchýlit. Hlavní podmínkou je dosažení určené výšky. Ta byla stanovena hlučkovou studií letiště tak, aby letadlo mimo standardní odletovou trať nezpůsobilo překročení hlučkových limitů. Kapacita pražského letiště je v provozních špičkách zcela vyčerpána a v těchto obdobích již „hrajeme o vteřiny“. Navíc cca 30 % provozu představují turbovrtulová letadla, jejichž výkony po vzletu jsou nižší než u proudových letadel. Někdy rychlejší proudové letadlo dohání ve stoupání pomalejší turbovrtulové. A to je pak nutné „uhnout rychlejšímu letadlu z cesty“ už po dosažení minimální možné výšky. Proto se někdy letadla dostávají do míst, kde se normálně nevyskytují.

## Nemůžete prostě změnit pořadí na vzlet?

V rámci možností se o to snažíme, pomalejší letadla ale vždy nemohou čekat, dokud neodletí všechny rychlejší stroje. Zdržování rychlejších letadel na dráze navíc znamená pokles kapacity a nárůst zpoždění. Je třeba si uvědomit, že v současnosti používáme jenom jednu dráhu. Odletávající letadla se proto musí vejít do mezer mezi přílety. Tento stav vyřeší až paralelní dráha.

## Jak se změni řízení letištního provozu po zprovoznění paralelní dráhy?

Hlavní a zásadní změnou bude rozdělení provozu z jedné na dvě dráhy. Rozdělením drah na příletovou a odletovou se provoz na letišti a v přilehlém vzdušném prostoru „zklidní“. Budeme si moci dovolit řadit letadla do sledu na přistání ve větší vzdálenosti od letiště, odletávající letadlo bude moci na dráze počkat třeba minutu, protože mu nebude současně přistávat „na záda“ jiné letadlo. Navíc budeme schopni lépe využívat postupy, které redukuje hluk a emise letadel, např. koncept plynulého klesání na přistání.

## Bude i pak nutné povolovat letadlům odchylky od standardních odletových tratí?

Odchylky od standardních odletových tratí z kapacitních důvodů při provozu paralelních drah zmizí úplně. Jedinou výjimkou budou bezpečnostní důvody. Například situace, kdy je letiště doslova obklíčeno bouřkovou oblačností a jediným způsobem, jak z Prahy odletět, je odklonit letadlo od standardní odletové tratě ihned po vzletu mimo bouřkovou oblast.

## Letiště slíbilo, že po zprovoznění paralelní dráhy výrazně utlumí provoz na vedlejší dráze 13/31. Nehrozí, že si přesto ve špičkách budete pomáhat převedením části provozu právě na tuto dráhu?

Používání dráhy 13/31 je již nyní z hlučkových důvodů velmi omezeno. Ve dne používáme dráhu 13 pouze pro odlety vrtulových a malých proudových letadel se směrem odletu na jihovýchod, a to z kapacitních důvodů. Po otevření paralelní dráhy tyto důvody pomínou. Používání dráhy 13/31 by navíc při provozu na paralelních drahách bylo významnou komplikací. Tato dráha bude totiž křížovat obě paralelní dráhy. Současné používání paralelních a křížující dráhy by kapacitu nezvýšilo, ale naopak výrazně snížilo. Odpověď tedy zní ne.

## POSTŘEHY ODJINUD

# BERLÍN ROZŠIŘUJE LETIŠTĚ V SCHOENEFELDU

**V německé metropoli právě probíhá jeden z nejdůležitějších stavebních projektů týkajících se rozvoje letišť v Evropě. Do roku 2011 bude stávající letiště Schoenefeld rozšířeno natolik, aby v budoucnu bylo schopno odbavit až 40 milionů cestujících. V roce zahájení provozu se již počítá s 22 miliony odbavených pasažerů.**

Mezinárodní letiště Berlin Brandenburg International (BBI), jak se bude rozšířené letiště jmenovat, roste na místě stávajícího letiště Schoenefeld zhruba 18 kilometrů od centra německé metropole. Další dva berlínské vzdušné přístavy - Tegel a Tempelhof - budou po rozšíření schoenefeldského letiště uzavřeny.

Budované letiště patří k architektonicky a konstrukčně velmi zajímavým stavbám. Jeho nový terminál, který vyroste

uprostřed mezi dvěma paralelními drahami, pokryje plochu bezmála pěti hektarů a na jeho šesti podlažích bude k dispozici celkem 2 058 místností. Na přípravě projektu spolupracovalo 80 architektů, projektantů a inženýrů.

Kromě nezbytných odbavovacích prostor, business salonků a vyhlídkové terasy letiště nabídne také podzemní vlakové nádraží, kam budou zajíždět i rychlovlaky ICE. S centrem města jej spojí regionální vlaky a dvě expresní železniční linky - Airport Express a Airport Shuttle.

Součástí projektu je také rozšíření dálnice z Berlína do Drážďan na čtyři pruhy a vybudování dvou dálničních příradyčů.

Atraktivitu blízkosti letiště využívá už nyní podnikatelská sféra. Přímo v areálu Berlin Brandenburg International se staví Airport City - rozsáhlý komplex hotelů, kanceláří, nákupních center



a konferenčních prostor. A v těsné blízkosti vznikne obchodní a průmyslový park Business Park Berlin, který významně podpoří zaměstnanost v regionu.

## Víte, že... ?

Rozšíření berlínského letiště Schoenefeld patří v maximální míře k ekologickým stavbám. Pro snížení energetické náročnosti budou letištní budovy vyhřívány geotermální energií a na chlazení se bude používat dešťová voda. Velký ohled na životní prostředí bere investor již nyní. Na budování přístupových cest používá speciální protihlukový asfalt. Také stavební mechanismy byly vybrány s ohledem na hlučnost jejich provozu.

# LETIŠTĚ PLNÍ DOHODU SE STAROSTY

**Letos v březnu a dubnu Letiště Praha provádělo kontrolní měření hluku z leteckého provozu v lokalitách mimo vyhlášené ochranné hlukové pásmo letiště. Díky mobilním měřicím stanicím, které byly umístěny na předem vybraných místech, tak Letiště Praha obyvatelům ve svém okolí prokázalo, že hranice vyhlášeného ochranného hlukového pásma v okolí letiště vyhovuje současnému provozu.**

Tato iniciativa vycházela z ujednání mezi představiteli místních samospráv a zástupci Správy Letiště Praha. Ti se domluvili, že všechny obce a městské části v okolí největšího vzdušného přístavu v republice budou mít možnost požádat o provedení orientačního kontrolního měření hluku

z leteckého provozu mobilními stanicemi, a to i mimo stanovená hluková pásma. „Stávající pásma podle našeho názoru nejsou zcela přesná. Chceme jasná měření s jasnými výsledky, která tato tvrzení buď potvrdí a pásma se změní, nebo vyvrátí,“ uvedl vloni starosta Buštěhradu Václav Nový.

Letiště Praha se dohodlo se zástupcem Buštěhradu a dalších obcí a městských částí, že provede kontrolní měření nejpozději při první nejbližší odstávce dráhy 06/24, tedy na jaře 2008. V severovýchodní části Prahy 6 pak proběhne orientační kontrolní měření i poté, co se provoz vrátí na hlavní dráhu 06/24. Měřicí místa byla stanovena na základě dohody provozovatele letiště a příslušné obce či městské části. V době uzávěry vedlejší dráhy letos na jaře byly od 17. března do

1. dubna umístěny mobilní stanice v Praze 6 v ulicích Na pískách, Na Babě, Na Hanspaulce, dále v Sedlci, Pod Mohyloou v Ruzyni a v Řepích v části Vstavačka. Během uzávěry hlavní dráhy od 2. do 21. dubna pak proběhla měření v Kladně, Buštěhradu, Lidicích, Dolanech, Hřebčíně a v Praze v Jinonicích.

Orientační kontrolní měření byla zpravidla třídní a z jejich výsledků lze usuzovat, že za hranicemi vyhlášeného ochranného hlukového pásma nejsou hlukové limity pro hluk z leteckého provozu překročeny. V případě obce Lidice se hodnoty z krátkodobého orientačního měření v noční době pohybovaly na hranici limitu, a proto bude tato lokalita sledována intenzivněji.

Vedlejší dráhu 13/31 Letiště Praha využívá zejména v době pravidelné údržby na jaře a na podzim a dále pak v době, kdy jsou nepříznivé meteorologické podmínky pro využití hlavní dráhy. Její letové koridory vedou přes hustě osídlené části Prahy (především Prahy 6) a Kladenska. I proto se starostové Městské části Praha 6 Tomáš Chalupa a Kladna Dan Jiránek domluvili vloni v srpnu se Správou Letiště Praha na dalším výrazném omezení provozu vedlejší dráhy.

Od zavedení nového letního letového řádu v dubnu 2008 se Letiště Praha podařilo zkoordinovat provoz tak, že v době uzávěry hlavní dráhy z důvodu jarní údržby byla vedlejší dráha mezi půlnocí a pátou hodinou ranní zcela uzavřena. Výjimku tvoří pouze nouzové a mimořádné situace.



Mobilní měřicí stanice v terénu



## CESTOVÁNÍ S HANDICAPEM OD ČERVENCE SNADNĚJŠÍ

**Obliba leteckého cestování stále roste a s ní se také rozšiřují služby, jež letiště poskytují svým cestujícím. Jednou ze skupin, které vyžadují zvláštní služby jsou osoby handicapované nebo tělesně postižené. Podle statistik totiž rozličnými poruchami či postižením trpí téměř každý desátý Evropan.**

Do nynějšíka se úroveň pomoci, kterou těmto cestujícím nabízely jednotlivé letecké společnosti, velmi lišila. Proto EU zavedlo, svým Nařízením 1107/2006, jednotná pravidla popisující práva této skupiny osob při cestování letadlem. Součástí je i převedení odpovědnosti za odbavení na letišti z letecké společnosti přímo na provozovatele letiště, a to s platností od 26. 7. 2008. Od tohoto data musí evropská letiště poskytovat asistenční služby zdravotně postiženým zcela zdarma a na předem dané úrovni. Letiště Praha tuto svou povinnost splnilo v předstihu a plnou odpovědnost za odbavení cestujících s handicapem převzalo již od 1. července.

V praxi to znamená, že jakmile člověk se zdravotním postižením dorazí na letiště, oznámí na dispečinku služby, kde se nachází - na letišti je vyznačeno 14 kontaktních stanišť. O asistenci může také požádat na přepážkách Informací, případně odbavení. Pracovník asistenční služby si jej na tomto místě vyzvedne a je mu k dispozici po celou dobu pobytu na letišti, tj. od odbavení po nástup do letadla. V letadle asistenci přejímá palubní personál letecké společnosti.

Po příletu do cílové destinace bude na zdravotně postiženého opět čekat pracovník asistenční služby. Pomůže mu ze sedadla a dopraví jej do příletové haly, kde s ním vyzvedne zavazadlo a doprovodí jej přes pasovou a celní kontrolu. Podobně je o člověka se zdravotním postižením postaráno, když přestupuje na návazný let nebo potřebuje použít toalety. Pokud zdravotně postižený cestuje například se svým psem, asistenční služba se týká také čtyřnohého pomocníka. K poskytnutí

kvalitní asistence je nutné nahlásit její potřebu letecké společnosti, a to nejpozději do 48 hodin před odletem. Pak přebírá veškerou starost o jeho pobyt na letišti právě letiště.



## ZAMĚŘENO NA ODPAD

**Problematika odpadu se v poslední době stává stále více diskutovaným tématem. Týká se všech oborů činnosti a ani letecká doprava není výjimkou. Velké množství odpadu vzniká přímo na letištích, kde se koncentruje nejvíce cestujících a zaměstnanců. Návod na to, jak se s odpadem vypořádat, hledá i pražské letiště. A to úspěšně.**

17 tisíc lidí, kteří pracují na Letišti Praha, společně s více než 12 miliony cestujících v roce 2007



totiž vyprodukovalo přes 2900 tun odpadků. Zdá se vám toto číslo vysoké? Pokud ano, pak vězte, že v přepočtu na jednoho pasažéra to ale bylo v roce 2006 ještě o 11 % více! Letiště se podařilo množství odpadků snížit i přesto, že Evropská unie svými předpisy omezila množství tekutin a gelů na palubách letadel, čímž vzrostl počet zabavených předmětů. Nepovolené tekutiny a gely totiž končí jako odpad. Jen v loňském roce ho bylo téměř 200 tun.

Boj s odpadem zvládá Letiště Praha

díky důslednému třídění. Dokonce všichni nájemci i společnosti, kteří na letišti podnikají, mají povinnost odpad třídit. Odpad proto končí v pytlích opatřených čárovým kódem, jež jsou barevně rozlišeny podle druhu. Do centrálních skladů se tak odpad dostává již vytríděný.

Komunální odpad, tedy všechno to, co odhazují běžní cestující do košů, se ze sběrných nádob rozmístěných v budovách terminálů třídí až dodatečně. Využitelné složky, jako je papír, sklo, plasty či bioodpad, jsou odděleny. Zbytkový odpad se následně lisuje. Nastavený systém umožňuje opětovné využití všech typů recyklovatelných odpadů, a přispívá tak k ochraně životního prostředí.

### VÝSTAVNÍ PROJEKT AERONÁLE 2008 BUDE K VIDĚNÍ NA LETIŠTI PRAHA

První ročník Aeronále, který se uskuteční od poloviny září na pražském letišti, přenáší umění do prostoru, jímž denně procházejí tisíce lidí. Vystavená umělecká díla k nim budou promlouvat z bezprostřední blízkosti a stanou se součástí každodenního života. Cestujícím a návštěvníkům letiště poskytnou celou řadu podnětů k zamyšlení i rozptýlení a zábavě. V tomto jedinečném výstavním projektu se představí celá řada mezinárodně uznávaných umělců z České republiky. Návštěvníci se tu setkají s uměleckými předměty různých výrazových žánrů od malby, sochy, kresby až k fotografii, objektu či instalaci. Prostory tradičně určené spíše pro odbavení před cestou letadlem se tak do konce roku promění na uměleckou galerii.



### LETIŠTĚ PRAHA OBHÁJILO CERTIFIKÁT ISO 14 001

Pražské letiště pečuje o životní prostředí v souladu s normou ČSN EN ISO 14 001: 2005. Potvrdil to audit zavedeného systému řízení ochrany životního prostředí, provedený certifikačním orgánem TÜV SÜD Czech. ISO 14 001 je norma, jež popisuje požadavky na snižování dopadů na životní prostředí spojených s fungováním společnosti. Držitel tohoto certifikátu musí vytvořit, dokumentovat, uplatňovat a soustavně udržovat systém řízení životního prostředí a neustále zvyšovat jeho efektivnost. V rámci tohoto předpisu letiště definovalo všechny činnosti, které mohou mít významné dopady na životní prostředí, a neustále je monitoruje. Kromě toho zabezpečuje pravidelné školení zaměstnanců v oblasti ochrany životního prostředí a otevřeně informuje veřejnost o všech aktivitách.

### NOVÝ WEB PRAŽSKÉHO LETIŠTĚ JE PŘEHLEDNĚJŠÍ

V uplynulých dnech Letiště Praha spustilo novou verzi svých webových stránek. Ty svým uživatelům nabízejí snadnější a rychlejší vyhledávání informací nejen o pražském letišti, ale především o všech službách, které tento vzdušný přístav poskytuje. Návštěvníci zde naleznou například on-line data o příletech a odletech letadel, přehledný seznam destinací a leteckých společností, interaktivního průvodce letištem či informace o dění na letišti včetně projektu výstavby paralelní dráhy. Zájemci jistě ocení i možnost rezervace letenky, ubytování či parkovacího místa na letišti, případně pronájem automobilu, přímo z pohodlí svého domova nebo kanceláře.



# NEBOJTE SE LÉTÁNÍ!

Dovolené jsou v plném proudu a mnozí se chystají za odpočinkem třeba do zahraničí. A možná se připojí ke statisícům pasažérů, kteří v letních měsících pravidelně využívají pohodlnou leteckou dopravu pro svoji cestu k moři nebo za exotikou.

Fakt, že letadlo patří k nejbezpečnějším dopravním prostředkům, je všeobecně znám. Dokládají to světové statistiky, podle nichž jedna smrtelná nehoda připadá na dva miliony letů! Neznamená to však, že všichni, kteří do něj usedají, tak činí s naprosto klidným srdcem. A tak v době, kdy se létání stává stále oblíbenějším způsobem dopravy, vám nabízíme několik tipů, jak lépe zvládat stres spojený s tímto cestováním.

1. Ještě před samotnou cestou se pokuste sehnat co nejvíce informací o průběhu odbavení a letu; snažte se myslet na to, proč letíte - na pláž, na místa, která chcete navštívit, na přátele, s nimiž se chcete setkat, apod.
2. Před odletem i v průběhu letu zkuste relaxovat, nepijte alkohol ani kávu, které mohou vyvolávat či prohloubit pocit úzkosti či stresu; naopak je dobré pít hodně vody či ovocných šťáv, pro uvolnění pak například bylinkový čaj.
3. Po nástupu do letadla si vyslechněte všechny informace o průběhu letu a bezpečnostních opatřeních, které cestujícím poskytuje posádka.
4. Při dlouhých letech zkuste nesesedět příliš dlouho ve stejné pozici; pro povzbuzení krevního oběhu je dobré vstát, projít se po kabině letadla a procvičit si končetiny.
5. Myslete na své pohodlí a cestujte v pohodlném, volném oblečení nejlépe z přírodních vláken.
6. Během letu je vhodné se nepřejídat; většina leteckých společností, které svým cestujícím podávají občerstvení, dbá na to, aby připravená jídla byla lehce stravitelná, s nízkým obsahem soli, cukru a tuků.
7. Pokud cestujete do jiného časového pásma a strávíte tam více než 48 hodin, je dobré začít se přizpůsobovat novému časovému pásmu již od nástupu do letadla, abyste co nejvíce zmírnili dopad časového posunu - tzv. jetlagu.
8. V případě neočekávané situace, jakou může být například zpoždění letadla, zrušení letu apod., se obraťte na zástupce svého leteckého dopravce, který vám pomůže tuto situaci vyřešit.



Ilustrační foto: Letiště Praha



## Přijďte se podívat na pražské letiště!

Letiště Praha pořádá exkurze do svého zákulisí i o prázdninách, a to ve všední dny i v neděli.

**Pokud byste chtěli spatřit největší letadlo, které do Prahy pravidelně létá - Boeing B747 -, přijďte se k nám podívat ve čtvrtek nebo v neděli dopoledne.**

V srpnu se uskuteční i několik mimořádných prázdninových prohlídek: 13. 8. večerní prohlídka od 19 hodin, v posledním prázdninovém týdnu - 26. 8. od 10 hodin, 29. 8. od 10 a od 15 hodin a 31. 8. od 10 a od 14 hodin.

Možnost samostatné návštěvy mají i mladší fanoušci, kteří se od 10 let mohou prohlídky účastnit bez doprovodu.

Na exkurzi je třeba se vždy přihlásit předem. Více informací získáte na [www.prg.aero](http://www.prg.aero) ve složce Služby.



# JSME SOUSEDÉ

Letiště Praha v rámci prvního ročníku programu Dobré sousedství rozdělilo mezi obce a městské části v okolí na 8 milionů korun. Z třiceti podpořených projektů vám chceme představit čtyři, které se obcím či městským částem již podařilo zrealizovat:

### Roztoky hlídají tři kamery

V květnu Městská policie v Roztokách spustila kamerový systém, který přispívá k větší bezpečnosti v obci. Městský úřad z peněz programu Dobré sousedství zakoupil 3 kamery, z nichž 2 byly instalovány na výjezdových komunikacích a třetí na roztockém náměstí. Jak uvedl městský strážník Petr Vevera, díky systému má obec přehled o dění na problémových místech. Veškerý pohyb je nahráván na disk a v noci na něj dokonce upozorňuje automatický e-mail.



Kamera na náměstí v Roztokách

### Kněžveský kulturní dům má novou střechu

V Kněževsi se rozhodli, že peníze získané od Letiště Praha věnují na opravu střechy svého kulturního domu. Ta stará již nevyhovovala, a tak využili velmi mírné zimy a eternit vyměnili za moderní švédskou krytinu. Jak uvedl starosta Kněževsi Stanislav Kettner, všichni jsou rádi, že jim do kulturního domu, který slouží ke společenskému či sportovnímu vyžití obyvatel obce, už nebude pršet.

### Praha 6 pořídila pomůcky pro nemocné

Městská část Praha 6 investovala finanční dar z programu Dobré sousedství do nákupu zdravotnického materiálu pro Léčebnu dlouhodobě nemocných v Chittussiho ulici v Bubenči. Toto zařízení zakoupilo tři moderní lékařské přístroje, které personálu usnadní péči o nemocné, a šest tzv. antidekubitních matrací pro nepohyblivé pacienty. Díky těmto speciálním pomůckám lze u dlouhodobě nemocných předcházet proleženinám a ulevovat jim tak od další bolesti.



U sochy sv. Václava v ateliéru sochaře Z. Vahala

### Nová socha sv. Václava ozdobí Přední Kopaninu

Letiště finančně podpořilo netradiční projekt, který do programu Dobré sousedství přihlásili zastupitelé Přední Kopaniny. Na křižovatce U Akcí stála od dob okupace socha patrona českých zemí sv. Václava. Posledních čtyřicet let však byla ve velmi špatném stavu. „Díky finanční podpoře Letiště Praha jsme u sochařů Václava Nováka a Zdeňka Vahala zadali vypracování návrhu a zhotovení plastiky, která nahradí stávající sochu a bude slavnostně vysvěcena na svátek Václava, tedy 28. září,“ vysvětlil Jiří Musil, starosta Přední Kopaniny.

# HLEDÁTE ZAJÍMAVÉ MÍSTO A DOBRÝ VÝDĚLEK?

Správa Letiště Praha nabízí kromě zázemí velké firmy, zajímavé a zodpovědné práce v atraktivním prostředí a odpovídajícího mzdového ohodnocení také množství nadstandardních zaměstnaneckých výhod. V současné době hledáme zájemce především pro tyto pozice:

### Bezpečnostní pracovník - Ostraha letiště

- ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy
- ozbrojená ostraha majetku a osob (výkon služby se zbraní)
- hlídková činnost, obsluha bezpečnostního detekčního zařízení

Požadujeme: SŠ vzdělání (vyučení či maturita), minimální věk 21 let, držení zbrojního průkazu skupiny „D“ velkou výhodou, ochotu k práci ve směnném provozu, výborný zdravotní stav, trestně bezúhonnost a aktivní a zodpovědný přístup k plnění pracovních povinností

Pokud máte o uvedené pozice zájem, pošlete prosím životopis na adresu [info.personalni@prg.aero](mailto:info.personalni@prg.aero). V předmětu uveďte název pozice, o kterou se ucházíte. Aktuální seznam veškerých volných míst najdete pak na internetové adrese [www.prg.aero](http://www.prg.aero) ve složce Kariéra. Pokud máte dotazy, můžete volat na telefon 220 111 511.

### Informátor/ka

- cestující osobně, telefonicky i prostřednictvím rozhlasu informuje v českém i anglickém jazyce
- poskytuje informace pomocí systému RMS (dává též poslední výzvy v gatech)
- poskytuje informace o leteckých společnostech a dalších firmách působících na Letišti Praha, o spojení do centra

Požadujeme: SŠ s maturitou, komunikativní znalost anglického jazyka + další jazyk výhodou, příjemné vystupování, znalost práce na PC, zeměpisné znalosti na středoškolské úrovni, schopnost práce ve směnném provozu, praxe v letištním provozu nebo v cestovním ruchu vítána