

Zpravodaj Řízení letového provozu České republiky, s. p.

STRIP 2013



Řízení letového provozu
České republiky

ROČNÍK XIV

ČÍSLO 138

DUBEN

**Dokončení miniseriálu
o řízení letového
provozu v Torontu** (str. 6–7)

**Rozhovor
s JUDr. Zbyňkem
Fibichem** (str. 3)

**Vyhodnocení
hospodaření podniku
za rok 2012** (str. 5)

**Jak se naučit
rozebrat a složit
letadlo?** (str. 6)



Výroční zpráva

V plném proudu je příprava výroční zprávy našeho podniku za rok 2012, která se po loňské odbočce k výtvarnému

umění vrátila ke klasické tematické koncepci. Výroční zpráva bude koncipována jako celek se zaměřením na význam letecké dopravy a její dopad na

životní prostředí, kde důležitá fakta a údaje z této oblasti budou vetknuty do zdařilých fotomontáží prvků ATM a přírody.

Výroční zpráva bude oproti předchozím vydáním i poněkud objemnější, a to s ohledem na přidání povinných kapitol týkajících se plnění ročního plánu a nově i konsolidované účetní závěrky za podnik a CATC. Elek-

tronická verze české i anglické podoby výroční zprávy bude k dispozici začátkem června na **podnikovém intranetu**, její tištěná forma pak ve druhé polovině června.

rkl

Personálie

Od 1. dubna 2013 došlo v ŘLP ČR, s. p., k následujícím personálním změnám:

Ing. Marek Cimprich bude vykonávat funkci vedoucího střediska ACC, **Jaroslav Macháček** končí k 31. 3. 2013 pracovní poměr z důvodu odchodu do starobního důchodu a na pozici vedoucího oddělení datových sítí CADIN nastoupí **Jan Mikyna**.

DPERFIN

Pracovní výročí zaměstnanců ŘLP ČR, s. p.

V měsíci dubnu letošního roku oslaví kulaté výročí nepřetržitého pracovního poměru u našeho podniku tiito uvedení zaměstnanci:

Olga Ciglerová, sřlp II, DPRO/SPLS/APP/TWR **15 let**
Miloslava Mezerová, Ing., Ř DPERFIN **15 let**
Ingrid Miková, Ing., Ph.D., vřlp I, DRSL/SLRL/LKTB-LPS **15 let**
Josef Štětina, Ing., administrátor MIS, DRSL/SCL/MIS **15 let**
Petr Kunc, metodický pracovník ATS, DPLR/SMLNS/OPLNS **15 let**
Tomáš Svatek, sřlp II, DPRO/SPLS/APP/TWR **20 let**
Jan Zbránek, mistr údržby, DRSL/SCL/TPS **20 let**
Hana Dobrovolná, vedoucí odd. jazykového vzdělávání, DPLR/SLŠ/OJV **20 let**
Stanislav Machota, vřlp II, WS, DPRO/SPLS/APP/TWR **20 let**
Josef Červenka, vřlp II, SC, DPRO/SPLS/APP/TWR **35 let**
Milan Koráb, MP LNS, DPLR/SMLNS/OPLNS **35 let**
Jaroslav Veselý, CDD (dispečer CD), DPRO/SPLS/APP/TWR **35 let**

Všem jubilantům
srdečně blahopřejeme!
redakce

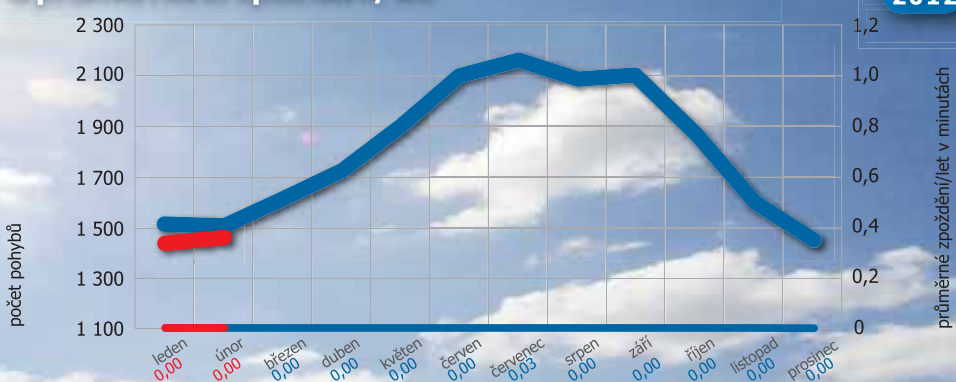
Statistiky provozu

únor 2013/2012

Letiště Václava Havla Praha: Srovnání počtu denních pohybů a průměrného zpoždění/let



FIR Praha: Srovnání počtu denních pohybů (IFR) a průměrného zpoždění/let



Statistiky provozu

Počet pohybů na
Letišti Václava Havla Praha
ÚNOR 2012/2013

Zdroj AI

2012 2013

celkový počet

9 051 7 962

nejvyšší počet/den
(2. 2.) (28. 2.)

369 358

nejvyšší počet/hod.
(2. 2.) (8. 2.)

34 37

Počet pohybů ve FIR Praha
ÚNOR 2012/2013 (IFR)

Zdroj AI

2012 2013

celkový počet

43 745 41 379

nejvyšší počet/den
(3. 2.) (22. 2.)

1 666 1 661

nejvyšší počet/hod.
(16. 2.) (1. 2., 8. 2.)

128 127

Počet pohybů na letištích – Česká republika

	Praha			Brno			Ostrava			Karlovy Vary		
	2012	2013	v %	2012	2013	v %	2012	2013	v %	2012	2013	v %
únor	9 051	7 962	-12,0	1 732	1 172	-32,3	608	679	11,7	271	206	-24,0

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

	2012	2013	Nárůst provozu v %	Průměrné zpoždění na let v min.	2012	2013
únor	43 745	41 379	-5,4	0,00	0,00	0,00

Veřejné zakázky jsou vnímány velmi citlivě

JUDr. Zbyněk Fibich nastoupil k podniku 1. 9. 2011. Nejprve byl ve funkci metodického pracovníka – právníka DPLR a od 1. 1. 2012 se stal vedoucím oddělení právního a veřejných zakázek.

Předtím, než vedly vaše kroky do ŘLP ČR, s. p., jste pracoval na Ministerstvu dopravy. Jaká byla vaše cesta do podniku?

Na Ministerstvo dopravy (MD) jsem nastoupil jako absolvent PF UK Praha a pracoval jsem tam bez mála čtyři roky, po odchodu z MD jsem asi rok a půl pracoval ještě v regionální společnosti zabývající se daňovým poradenstvím. Během mého působení na MD, kdy jsem mj. byl účastníkem nebo vedoucím kontrolních akcí v podřízených organizacích, jsem měl možnost poznat také ŘLP. Co se týče starší historie, tak rodiče nás brávali s bratrem často na letiště, jen tak pozorovat letadla. Vždycky jsme se na to těšili a já si říkal, že by se mi líbilo tam někdy pracovat. Možná vám to bude připadat úsměvné, ale i během mých studií na Právnické fakultě, kdy jsem bydlel v Praze, jsem spousty hodin trávil v terminálech, kde jsem se učil nebo se prostě jen tak procházel a pozoroval provoz. A když se tedy objevila nabídka zaměstnání v tomto podniku, vzal jsem to s ohledem na výše uvedené jako svou velkou šanci.

Jaká byla vaše hlavní motivace pro přijetí místa v ŘLP ČR, s. p.?

Možnost seberealizace, funkčního postupu, touha po práci v odvětví, které se mi vždy líbilo, podnik na vysoké úrovni a také motivující ohodnocení.

Věděl jste vždy, že se chcete věnovat právu, nebo jste se k němu dopracoval až časem?

Pokud pomenu nejružnější dětská přání, tak kariéru právníka jsem si začal představovat zhruba od konce základní školy, kdy se začínalo rozhodovat kam dál a já zvolil gymnázium. Jsem totiž spíše humanitní typ, poměrně snadno se mi učilo zpaměti, ať už jazyky nebo historie, a nakonec i právní předpisy.

Právní oddělení kompletně zajišťuje smluvní dokumentaci pro podnik, ale jaké jsou další, jistě stejně důležité činnosti, které nejsou tak na očích?

Mezi takové „skryté“ činnosti patří zajištění kompletního pojišťovacího programu pro podnik, počínaje pojištěním vozidel přes pojištění majetku, včetně našich letadel, až po pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou při výkonu činnosti spojených s řízením letového provozu. Pak je to rovněž správa veškerých vnitřních předpisů podniku, záležitosti týkající se obchodního rejstříku, ověřování dokumentů, překlady smluv.

Jaké je tedy hlavní zodpovědnost vedoucího oddělení právního a veřejných zakázek? Dá se to vůbec skloubit dohromady?

Jako vedoucí právního oddělení a veřejných zakázek odpovídám zejména za právní úroveň všech uzavíraných smluv (pro zajímavost – v loňském roce bylo v podniku uzavřeno téměř 600) a rovněž

za řádný průběh zadávacích řízení na podlimitní a nadlimitní veřejné zakázky (v loňském roce 126). Skloubit dohromady se to určitě dá, už třeba proto, že významná část uzavíraných smluv je právě výsledkem veřejných zakázek. Rovněž je to velmi přínosné zejména v okamžiku, kdy musíte precizně interpretovat právní předpisy vztahující se k veřejným zakázkám, např. když musíte uvést v život rozsáhlou novelu zákona o veřejných zakázkách, která se dotkla činnosti celého podniku a zejména našeho oddělení hned tři měsíce po jeho vzniku (oddělení vzniklo sloučením dosavadního právního oddělení a části oddělení financí a veřejných zakázek). Vzhledem k tomu, že veřejné zakázky jsou vnímány velmi citlivě, je naprosto nezbytné věnovat jim maximální pozornost. Dodržování zákona o veřejných zakázkách je mým hlavním úkolem, který mi vedení při nástupu uložilo a který důsledně plním. Jsem si vědom, že naplňování tohoto úkolu u podnikatelského subjektu, jakým ŘLP je, přináší mnohé obtíže, zejména z pohledu flexibility naplňování záměrů podniku, a mnohým kolegům, řekněme z technické části podniku, velmi vadí, že jim tento zákon komplikuje práci např. při nezbytném dodržování nejruznějších zákonných lhůt. Zákon je zákon a jeho dodržování je prioritou, přesto se snažím spolu se svým velmi vytíženým týmem, který podává skutečně maximální výkon a kterého si velmi cením, vždy najít nejsnazší možné řešení, které zákon umožňuje, a kolegům co nejvíce vyhovět. Nepopírám ale, že vyhovět vždy požadavkům kolegů prostě nelze.

Proniká vaše profese i do běžného života, studujete třeba podrobně smluvní podmínky, když si jdete koupit nový telefon?

Tou takzvanou „profesní degeneraci“ zatím netrpím (smích), když si jdu koupit mobilní telefon apod., tak podrobně smluvní podmínky nestuduju, protože jsem mnohdy poměrně důvěřivý, nicméně samozřejmě u podstatných věcí, jakými je např. sjednání pojištění, koupě nového vozu, čtu pečlivě, stejně jako v zaměstnání.

Musím se vás zeptat na novinku vašeho oddělení tzv. „workflow“ neboli elektronickou aplikaci pro schvalování smluv. Co vás vedlo k jejímu zavedení?

Děkuji za tuto otázku, je to totiž jeden z výsledků mé práce, se kterým mnoho kolegů přichází do každodenního styku. Důvodů pro zavedení workflow, a tím ukončení většiny papírových referátů, bylo několik. Sloučením oddělení došlo také ke zcela zásadní a logické změně organizačního řádu v tom smyslu, že právníci napříště nebudou vyhotovovat připomínky ve formě dopisu a zasílat je žadateli o smlouvu, ale že žadatel zašle své požadavky na smlouvu právníkům a ti smlouvu připraví, nebo přinejmenším



návrh smlouvy zveřejní. To si samozřejmě vyžádalo okamžité zavedení elektronické komunikace jako jediného možného způsobu, jak naplnit nové požadavky. Přechodně v roce 2012 byly tedy požadavky vyřizovány mailem, což vzhledem k nezbytné další návaznosti na klasický papírový oběh nebylo příliš praktické a vyžadovalo to tak pouze jediný schvalovací mechanismus. V podniku však neexistovala žádná aplikace, která by to umožňovala a z níž by byly dohledatelné všechny smlouvy včetně informací a připomínek k nim od jejich vzniku až po jejich uzavření. Tyto informace samozřejmě k dohledání byly a jsou, ale nikoliv na jednom místě, nýbrž v mnoha klasických papírových referátech. Rovněž systém číslování smluv byl nejednotný a čísla byla přidělována dvěma nezávislými útvary zvlášť pro investiční a zvlášť pro provozní smlouvy. Dalším, možná hlavním důvodem byla snaha urychlit oběh smluv a související dokumentace v rámci podniku, což klasická papírová podoba referátů již neumožňovala. Při definování požadavků na aplikaci jsem kladl důraz na jednoduchost a uživatelskou přívětivost, takže ovládání aplikace zvládne skutečně každý.

Co vy od této novinky osobně očekáváte?

Od této novinky očekávám odstranění všech výše uvedených problémů, tj. zejména zrychlení oběhu, snadnou dohledatelnost smluv, jednotné a sofistikované číslování smluv, a osobně pak úlevu mojí e-mailové schránce, přes kterou všechny návrhy smluv v loňském roce přechodně procházely.

Nastaly nějaké obtíže při vymýšlení tohoto nového systému?

Obtíže nenastaly ani tak při vymýšlení, protože velmi záhy po rozběhu nového oddělení se ukázala potřeba odstranit výše uvedené nedostatky, tedy i zadání pro aplikaci bylo jasné. Zároveň jsem byl v této snaze podpořen svým nadřízeným, který bez váhání se zavedením takové aplikace souhlasil a dal mi „volné pole působnosti“, čehož si velmi vážím. Jistě drobné obtíže zejména technického charakteru, které měly

vizitka ZBYŇKA FIBICHA

narozen: 4. 6. 1982

rodina: ženatý, bezdětný

vzdělání: PF UK Praha

volný čas: historie, cestování, zahrada

kam rád cestuji: do Alp

vždycky se rád podívám na: Kladivo

na čarodějnice

oblíbený citát: Člověk je spokojený, když tvoří.

jako malý jsem chtěl být: traktoristou

za následek hlavně v prvních dnech dočasné odstávky aplikace, však nastaly při ostrém startu od 1. 1. 2013. Vzhledem k tomu, že mě kolegové dopředu upozorňovali na takovou možnost, bylo v záloze i náhradní řešení, a sice aplikaci v případě velkých problémů stáhnout a pokračovat v dosavadním modelu. Naštěstí se tak nestalo a všechny nedostatky byly akčně řešeny a opravovány, ať už dodavatelem systému v rámci záruky nebo Ing. Štětinou z oddělení manažerských informačních systémů. Pravda, byly to časově náročné dny a všem za spolupráci a trpělivost děkuji.

Tato aplikace běží již více než 3 měsíce, jaké jsou na ni ohlasy?

Jsem velmi rád, že jsem zaznamenal takřka výlučně pozitivní ohlasy, zejména s poukazem na uživatelský komfort a výrazné zrychlení oběhu smluv v rámci nového systému. Rovněž jsem zaznamenal od uživatelů konstruktivní návrhy a připomínky k aplikaci, za které jsem rád a které již byly do aplikace promítnuty nebo se na nich nyní pracuje. Aktuální novinkou je to, že aplikace má nyní svoje „dvojče“, které je dostupné úplně všem z podnikového intranetu.

Jaké jsou vaše osobní plány? Máte nějaký sen?

Rád bych založil rodinu. Sen mám, ale neprozradím (smích).

text **Dominika Vrkotová**, foto **nwt**

Květinový den v IATCC

Každoroční vyhlášení Českého dne proti rakovině se stalo již tak známou tradicí, že připomínat, o co se jedná, je možná zbytečné. Letos připadá tento 17. ročník celorepublikové veřejné sbírky Ligy proti rakovině Praha na středu 15. května a je zaměřen na prevenci nádorů tlustého střeva. O dekorativní kytičky měsíčku lékařského je pokaždé velký zájem, ale ne vždy se nám povede natrefit na dobrovolníky v městském terénu, u kterých si tento symbol sbírky, tentokrát s tmavě zelenou stužkou, můžeme zakoupit. **Díky Hance Masopustové z oddělení DPERFIN má však takovou šanci úplně každý zaměstnanec. Podpořit Český den proti rakovině tak nemůže být jednodušší. Stačí se v příslušný den zastavit v kanceláři č. 103 ve čtvrtém patře naší budovy a symbolickým příspěvkem v hodnotě minimálně 20 Kč podpořit boj proti jedné z nejzákeřnějších chorob v dnešním světě.** Smyslem celé akce a současně i hlavním posláním pořádající organizace je preventivně působit na širokou veřejnost prostřednictvím letáků s informacemi a získání prostředků na boj proti rakovině. Za vaši podporu předem děkujeme!

redakce

Objektiv



Hostem jednání grémia generálního ředitele byl dne 28. března 2013 ředitel společnosti Emirates pro Českou republiku pan Bořivoj Trejbal. Emirates se dvacet osm let po svém vzniku dostala mezi největší letecké společnosti na světě, svou pozici si drží a posiluje také prostřednictvím vysoké úrovně palubního servisu a komplexní péče o zákazníky. V současné době provozuje flotilu 156 letounů zejména typu Airbus A330/A340, Airbus A380 a Boeing 777, která se do pěti let rozšíří na celkový počet 321 strojů. Emirates současně patří pozice druhého nejdůležitějšího zákazníka RLP ČR, s. p., u traťových služeb hned po německé Lufthanse a stabilně svůj podíl zvyšuje.

text a foto Richard Klíma ÚSMP/VV



Ve dnech 14. – 22. března se v Praze uskutečnil jubilejní 20. ročník Mezinárodního filmového festivalu FEBIOFEST 2013. RLP ČR, s. p., se rozhodlo tuto významnou kulturní akci podpořit a stát se pro letošní rok jedním z partnerů. Návštěvníci tak mohli zahlédnout logo našeho podniku třeba na velkoplošných obrazovkách rozmístěných při příchodu do kinosálů Cinestar Anděl, kde se převážná část snímků promítala.

nwt

Kalendář akcí ŘLP ČR, s. p., pro rok 2013

ŘLP ČR, s. p., bude i v letošním roce partnerem řady sportovních, kulturních i společenských akcí s cílem posílit dobré jméno podniku v oblasti společenské odpovědnosti. Přinášíme vám kalendář všech plánovaných akcí tak, jak jsou v současné chvíli známy. Seznam budeme na stránkách našeho zpravodaje pravidelně aktualizovat. Vzhledem k různorodé povaze všech uvedených aktivit si jistě každý čtenář vybere podle svého vkusu i momentálního rozpoložení.

BŘEZEN	DUBEN	KVĚTEN	ČERVEN	ČERVENEC	SRPEN	ZÁŘÍ
1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9	9
10	10	10	10	10	10	10
11	11	11	11	11	11	11
12	12	12	12	12	12	12
13	13	13	13	13	13	13
14	14	14	14	14	14	14
15	15	15	15	15	15	15
16	16	16	16	16	16	16
17	17	17	17	17	17	17
18	18	18	18	18	18	18
19	19	19	19	19	19	19
20	20	20	20	20	20	20
21	21	21	21	21	21	21
22	22	22	22	22	22	22
23	23	23	23	23	23	23
24	24	24	24	24	24	24
25	25	25	25	25	25	25
26	26	26	26	26	26	26
27	27	27	27	27	27	27
28	28	28	28	28	28	28
29	29	29	29	29	29	29
30	30	30	30	30	30	30
31	31	31	31	31	31	31

28. 3. – 31. 10. výstava Vikýře PLAY, Malostranská beseda, www.vikyreplay.cz

9. 5. – 11. 5. European Helicopter Show 2013, Hradec Králové, www.eurohelishow.com

13. 4. Česká atletika - Mistrovství ČR mužů a žen v chůzi 20km, Poděbrady
20. 4. Česká atletika - Mistrovství ČR v půlmaratonu mužů a žen, Pardubice
1. 6. Dětský den ŘLP, IATCC Jeneč

1. 6. – 2. 6. 23. ročník Aviatické pouti, Pardubice, <http://aviatickapout.cz>

21. 6. 5. ročník Open Sky, IATCC Jeneč

22. 6. – 23. 6. Memorial Air Show 2013,

Roudnice nad Labem, <http://memorialairshow.webnode.cz>

23. 6. Letecký den Žilinské univerzity, Žilina, Slovensko

16. 5. – 27. 11. výstava "Vzhůru k výšinám - historie vzduchoplavby a balonového sportu", Středočeské muzeum v Rostkách u Prahy

7. 7. – 19. 7. Plachtařské mistrovství České republiky juniorů, letiště Hodkovice

8. 9. – 9. 9. CIAF 2013, Hradec Králové, www.airshow.cz

21. 9. – 23. 9. Dny NATO 2013, Ostrava, www.natoday.cz

redakce

Zaměstnanecký program O2

Společnost Telefónica Czech Republic převádí od konce loňského roku zaměstnanecké programy u všech zákazníků na svoji dceřinou společnost Bonerix, specializovanou pouze na tuto činnost. Změna přináší výhody jak pro zaměstnavatele, tak pro zaměstnance. Pro RLP ČR, s. p., byla nová nabídka aktivována od března 2013. Termín ukončení platnosti dosavadních zvýhodněných tarifů zatím nebyl ze strany O2 jednoznačně stanoven, noví zájemci mohou ale vstoupit již jen do nového programu Bonerix.

Výhody nového programu pro zaměstnance jsou následující:

- lze zvolit mezi více různými tarify a optimalizovat tak náklady (až na výjimky by měl pro zaměstnance nový program vycházet výhodněji než dosavadní nabídka)
- u dražších tarifů Profi (u ostatních tarifů za měsíční poplatek 30 Kč) je zahrnuto neomezené VPN volání zdarma mezi všemi zaměstnaneckými i služebními SIM kartami
- možnost aktivace až 6 SIM (nyní pouze 3)
- faktury lze vystavit zvlášť k jednotlivým SIM na konkrétní uživatele (nyní všechny SIM na jedné faktuře)

→ potvrzení zaměstnaneckého poměru stačí doložit pouze formou čestného prohlášení (není nutné u zaměstnavatele podepisovat souhlas se zpracováním údajů).

Nevýhodou je pak snad pouze to, že nový program obsahuje závazek na 12 měsíců. O to víc by si každý zaměstnanec měl před vstupem do programu rozmyslet, zda nabídka vyhovuje jeho potřebám.

Další podrobné informace o nabízeném zaměstnaneckém programu O2 získáte na podnikovém intranetu v sekci **Nástěnka - Pojištění / finance / nabídky**, případně přímo na webových stránkách www.bonerix.cz nebo infolinie společnosti na čísle 380 900 380.

Michal Chvojka DPRO/ATMS/LTS

Vyhodnocení hospodaření ŘLP ČR, s. p., za rok 2012

Rok se s rokem sešel, uplynulo hektické období roční účetní závěrky a nastává čas odpovědět na otázku, jaký ten uplynulý rok vlastně byl. Ve srovnání s předcházejícími lety byl jiný. Rok 2012 byl prvním rokem aplikace nové evropské legislativy, kdy jsme opustili bezpečný „přístav“ úplného krytí nákladů a pustili jsme se cestou plnění celoevropských výkonnostních cílů a sdílení rizik. A to v období, kdy se nepříznivá ekonomická situace mnohých uživatelů našich služeb projevila i na vývoji letového provozu na území ČR. Jak tedy hospodaření podniku za této situace dopadlo?

Z pohledu dosažených výsledků hospodaření byl rok 2012 rokem úspěšným. Plánovaný výsledek hospodaření (zisk) byl splněn a překročen, jeho výše po zdanění činí 236,9 mil. Kč. Nicméně tento pozitivní výsledek byl dosažen především realizovanými nákladovými úsporami a dále pak příznivým vývojem výnosů z ostatních neletových aktivit podniku. Tyto faktory plně kompenzovaly propad výnosů z letových navigačních služeb v objemu 95,7 mil. Kč oproti schválenému plánu.

Jak už bylo uvedeno, v oblasti poskytování letových navigačních služeb byla v případě traťové služby zaznamenána stagnace, v případě letištních služeb významný meziroční propad.

Celkový objem výkonů traťového provozu vyjádřený v přeletových jednotkách dosáhl v roce 2012 prakticky identické hodnoty, tj. 2304,6 tis. SU, jako v předcházejícím roce. Na tuto skutečnost měla vliv významná redukce výkonů ČSA, kdy meziroční traťové výkony tuzemského dopravce v přeletových jednotkách (SU) poklesly o 34,4 %. Na celkových objemech traťového provozu ve vzdušném prostoru ČR se tak ČSA posunuly ze třetí pozice v roce 2011 až na desátou příčku v roce 2012. U ostatních uživatelů vzdušného prostoru byl zaznamenán meziroční

nárůst o 1,3 %. Díky těmto skutečnostem nebyl v roce 2012 zaznamenán meziroční nárůst traťového provozu a stanovený plán traťových výkonů (v SU) byl plněn na 98,0 %.

V oblasti letištní a přiblížovací služby byl v roce 2012 zaznamenán meziroční propad výkonů o 10,7 % v přiblížovacích jednotkách (SU). Obdobně, jako v případě traťové služby, byla hlavním faktorem tohoto vývoje redukce linek Českých aerolinií. Výkony ČSA na letištních meziročně poklesly o 32,5 %. Přestože ČSA i v roce 2012 byly nejvýznamnějším uživatelem letištních služeb, jejich podíl poklesl z 35,2 % v roce 2011 na 26,7 % v roce 2012. U ostatních uživatelů byl v loňském roce zaznamenán mírný meziroční nárůst výkonů o 0,8 %. S ohledem na výše uvedené faktory byl plán letištních výkonů (v SU) plněn na 88,3 %.

Rok 2012 přinesl významné změny i v oblasti hospodaření mnohých poskytovatelů letových navigačních služeb. Novou evropskou legislativou byl stanoven systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb. V rámci tohoto systému musí každý členský stát přispět k naplňování stanovených celoevropských cílů výkonnosti prostřednictvím Vnitrostátního plánu výkonnosti schváleného Evropskou komisí. Ten pak definuje konkrétní výkonnostní cíle pro jednotlivé oblasti na celé referenční období, tj. na roky 2012 až 2014. Klíčovým výkonnostním ukazatelem pro oblast nákladové efektivity bylo stanovení vnitrostátní jednotkové sazby pro traťovou službu řízení na celé referenční období. Pro rok 2012 byla schválena a aplikována vnitrostátní jednotková sazba ve výši 1102 Kč (ve stálých cenách roku 2009). Její výše zachovává současný sestupný trend vývoje jednotkové ceny a přispívá k naplnění celoevropských cílů v oblasti nákladové efektivity.

Další významnou skutečností, která na-

stala v průběhu roku 2012 v souladu s naplňováním strategie na rozšiřování komerčních aktivit podniku, byla akvizice společnosti Czech Airlines Training Centre, s. r. o. (CATC). Kupní cena za sto procentní obchodní podíl ve společnosti CATC činila 280 mil. Kč a vyšla z posudku, který pro účely prodeje zpracoval soudem jmenovaný nezávislý znalec. ŘLP ČR, s. p., tak zásadním způsobem rozšířilo nabídku svých služeb, protože má s výcvikovými kurzy v letecké mnohaleto zkušenost. Akvizicí CATC získává ŘLP ČR, s. p., možnost poskytovat v této oblasti komplexní nabídku výcviku a výuky veškerého licencovaného personálu v civilním letectví. Díky akvizici CATC měla roční účetní závěrka za rok 2012 i svá specifika. Novinkou a zároveň i výzvou pro nás, zaměstnance DPERFIN, bylo sestavení konsolidované účetní závěrky za celou skupinu, tj. za mateřský podnik a dceřinou společnost. Závěrka byla sestavena v požadovaném termínu a konsolidovaný hospodářský výsledek za skupinu v účetním období roku 2012 dosáhl výše 242,4 mil. Kč.

Jak už bylo uvedeno výše, i přes nepříznivý vývoj letového provozu lze konstatovat, že výsledky hospodaření podniku jsou dobré. Díky uskutečněným nákladovým úsporám v porovnání s ročním plánem a zároveň díky pozitivnímu růstu výnosů z ostatních aktivit podniku byl plánovaný hospodářský výsledek překročen. Výsledky hospodaření za rok 2012 byly dne 28. března 2013 projednány a přezkoumány Dozorčí radou podniku. Po schválení roční účetní závěrky zakladatelem bude čistý zisk ve výši 236,9 mil. Kč přidělen do fondů podniku. Finanční situace podniku zůstává příznivá a vytvořené zdroje dávají reálný předpoklad stabilního vývoje podniku v dalších letech referenčního období.

DPERFIN

Inspiromat

„Je to vzácná sbírka, která mapuje život a historii letiště. Archiv začíná snímky letounů získaných jako kořist ve druhé světové válce a končí novodobou historií tohoto areálu.“

Ladislav Ondříč, předseda představenstva společnosti Jihočeské letiště, které získalo více než stovku fotografií vlastní historie. Jedná se o archiv snímků bývalého leteckého mechanika Miroslava Hřebíka, jenž na letišti pracoval od roku 1945.

„Ekologická výchova je složena ze čtyř výukových hodin. Ty se zabývají vybranými environmentálními tématy, která souvisejí s chodem domácností i s provozem letiště – odpady, hluk, emise a čištění a ochrana vod.“

Eva Krejčí, tisková mluvčí Letiště Václava Havla Praha; základní školy v Praze 6 se zapojily do programu ekologické výchovy, který organizuje Letiště Praha.

„V nadcházející letní sezóně 2013 České aerolinie nabídnou spojení do Berlína na letiště Tegel až třikrát denně. Novinkou v letovém řádu společnosti je odpolední frekvence. Za pětadesát let provozu linky přepravily České aerolinie mezi Berlínem a Prahou bezmála jeden milion cestujících.“

Daniel Šabík, tiskový mluvčí Českých aerolinií.

„Cestovní kanceláře linky ČSA budou využívat za předpokladu, že ČSA budou schopny konkurovat aeroliniím Korean Air. S lety Korean Air a jejich vysokou kvalitou služeb na palubě letadla byli čeští turisté dosud velmi spokojeni.“

Kateřina Petříčková, tajemnice Asociace českých cestovních kanceláří a agentur; novou linku Českých aerolinií do Soulu vítají především cestovní kanceláře.

Připravila DV

Ukončení fotosoutěže

Naposledy v pátek 26. dubna 2013 se mohou zaměstnanci přihlásit do amatérské fotografické soutěže ŘLP ČR, s. p., „3L“ a odevzdat své snímky.

Všem účastníkům připomínáme, že se soutěží celkem ve třech kategoriích:

Lidé, letadla, létání – „3L“

Řízení letového provozu – obor + podnik Volné téma.

Každý účastník může své práce prezentovat ve všech kategoriích, v nichž počet dodaných snímků není kvantitativně nijak omezen.

Pokud chcete odevzdat nazvěšované snímky, měly by být na lesklém fotopapíru formátu nejméně 18 x 24 cm. Horní hranice formátu stanovena není.

Nezapomeňte na rubu označit horní hranu, napsat název fotografie, uvést své jméno, pracoviště, případně telefonní

kontakt. Druhou možností je odeslání soutěžních fotografií e-mailem na adresu strip@ans.cz. V tomto případě můžete být limitováni velikostí odesílané přílohy, která by neměla přesáhnout zhruba 5 MB. Třetím způsobem, jak lze odevzdat soutěžní snímky, je jejich nahrání na přenosné médium (CD, DVD, flashdisk) a doručení šéfredaktorce Stripu Nicole Wowesné Trhlínové na pracovišti v IATCC v kanceláři č. 110 v pátém patře administrativní budovy (vpravo od výtahu).

Soutěž je dotována šeky na odběr fotografického zboží v celkové hodnotě 14 tisíc korun. Udělujeme 1. cenu za téma



„3L“, Zvláštní cenu poroty, 1. cenu za téma ŘLP + za Volné téma, 2. cenu za všechna tři témata a 3. cenu za všechna tři témata.

Všechny snímky budou opět vystaveny na panelech v IATCC. Ty nejlepší pak na předvánoční putovní výstavě také na regionálních pracovištích ŘLP ČR, s. p., v Brně a v Karlových Varech.

redakce



Řadu let prose-
děl jako řidič na
věži ruzyňského le-
tiště nebo za radarovou
obrazovkou na APP Praha. Jeho
jméno ale znala později stejně do-
brě celá řada žáků ze základních kur-
zů řídicích, kteří se od něj učili, jak
dělat mezi letadly v TMA rozstupy
nebo jak správně vyplňovat letové
proužky.

Nikdy žádnou zábavu nezkalil, na-
opak ji uměl znamenitě vytvářet...
Snad jen ve čtvrtek 28. března 2013
ve věku nedožitých 73 let zarmoutil
Bohouš Sedláček svým odchodem
do dispečerského nebo nejen mě,
ale i všechny naše společné kama-
rády.

Jaroslav Vlasák

CATC se představuje

Jak se naučit rozebrat a možná i složit letadlo?

Odpověď je prostá, stačí vědět, jak na to. Přece učit se, učit se, učit se! U CATC! Naše školení techniků navazují na dlouhodobou tradici výcviku mechaniků u ČSA. CATC je držitelem licence podle nařízení EASA, část 147 a splňuje ty nejvyšší požadavky na kvalitu výcviku.

Začneme tedy hezky od začátku – jak vytvořit technika? Aby o sobě člověk mohl prohlásit, „já jsem technik“, musí splnit spoustu úkolů. Nejprve musí projít základním výcvikem. Obsahem výcviku jsou všechny nezbytné nutné předměty jako aerodynamika, konstrukce letadel, motory, letadlové systémy, ale také elektrotechnika, fyzika, matematika, lidské činitele aj. Tímto výcvikem se zabývají učiliště, (např. Střední odborná škola civilního letectví v Praze) a vysoké školy.



Základní výcvik rozdělí techniky podle odborností na několik skupin, z nichž podrobněji zmíním pouze některé kategorie:

B1 – mechanik letounu/vrtulníku s turbínovými (pístovými) motory, jenž má právo vydávat osvědčení o uvolnění do provozu a působit jako podpůrný personál při údržbě provedené na draku letadla, pohonné jednotce a elektrických systémech a také při práci na systémech avioniky vyžadujících pouze jednoduché zkoušky,

B2 – avionik (tato profese sloučila a nahradila tři dřívější skupiny – přístrojáře, radisty a elektrikáře), jenž má právo vydávat osvědčení o uvolnění do provozu a působit jako podpůrný personál při údržbě prováděné na avionice a elektrických systémech a pohonné jednotce motoru,

B3 – technici letounů s pístovým motorem bez přetlakové kabiny s maximální vzletovou hmotností do 2000 kg a nižší.

Technik, který má základní výcvik hotový, se může zapojit do údržby letadla. Vzhledem k tomu, že zatím nemá dostatečnou praxi na letadle, která činí minimálně dva roky, může pracovat pouze pod dohledem staršího a zkušeného technika jako pomocná síla. Aby mohl pracovat s větší samostatností, musí se seznámit s letadlem, naučit se a pochopit základní principy fungování letadla a jednotlivých systémů, tzn. musí absolvovat typový výcvik. Ten je zajišťován naším výcvikovým střediskem.

CATC poskytuje typový výcvik na letadla ATR 42-300, ATR 42-500, ATR 72-200/500, B737 classic, B737 new generation a A320 family pro techniky kategorie:

C – obecné seznámení (určeno pro vedoucí pracovníky, zásobování, řízení provozu aj.), kde se v rozsahu jednoho týdne účastníci seznámí s letadlem,

B1 – mechanik (určeno pro techniky) – teoretický výcvik v rozsahu zhruba 25 pracovních dnů podle typu letadla a praktický výcvik v rozsahu 10 pracovních dnů

B2 – avionik (určeno pro techniky) – teoretický výcvik v rozsahu asi 20 pracovních dnů podle typu letadla a praktický výcvik v rozsahu 10 pracovních dnů.

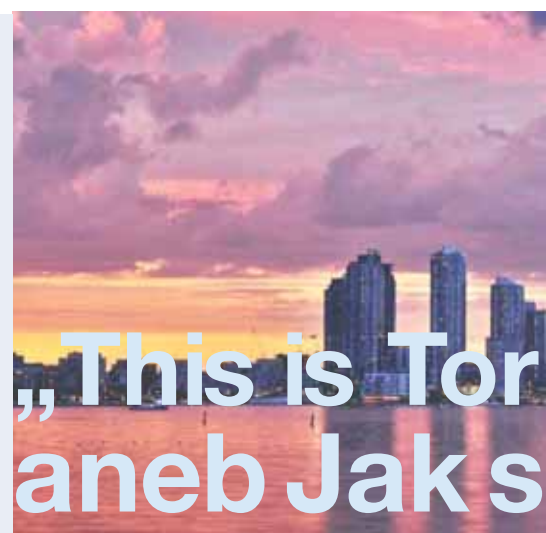
Poslední novinkou je, že usilujeme o certifikaci pro letadla A330 ve všech kategoriích!

Typový výcvik na letadlo se skládá z teoretického výcviku a zkoušky a s výjimkou kvalifikací kategorie C z praktického výcviku a hodnocení praktických dovedností. Výcvik, zkoušky a hodnocení praktických dovedností může provádět organizace pro výcvik údržby řádně oprávněná a schválená Úřadem pro civilní letectví, splňující požadavky předepsané nařízením na kvalitu i kvantitu výcviku.

Typová kvalifikace může být uznána pouze po absolvování teoretického i praktického výcviku. Účastníci po absolvování teoretického výcviku musí být schopni prokázat znalosti na úrovních stanovených EU. Například určit umístění hlavních letadlových celků, určit letovou způsobilost letadla, prokázat teoretické znalosti systémů a konstrukcí letadla a jejich vzájemné vztahy s ostatními systémy, interpretovat výsledky z různých zdrojů a měření, podle potřeby provést nápravná opatření, vykonat kontroly systémů, motorů, letadlových celků a činností podle příručky údržby.

JIŘÍ JAHODA, foto CATC

Dokončení najdete v příštím čísle.



Dokončení článku z předchozího čísla

Dočasné parkování letadel na pojezdových drahách je doslova denním chlebem řídicího GND. Nejedná se pouze o starty ovlivněné řízením Flow, ale také o přilety, pro které není volný gate. „Řídící stojánek“ v takovém případě letadlo nepřijme a je nutné ho někde „skrýt“ do té doby, než se pro něj stojánka uvolní. Také bych měl ještě zmínit fakt, že GND řídí pohyb všech vozidel, které se na pojezdovkách vyskytují. Nervovou únosnost každého řídicího přesně změřil elektrikář, který v ten nejlepší okamžik zablokuje frekvenci žádostí o kontrolu transformátoru v blízkosti křižovatky B4-N...

Obě pracoviště Tower North a Tower South jsou otevřena téměř vždy. K jejich sloučení dochází pouze v dobách slabého provozu, což nastává v noci a obvykle v sobotu. Tower North má na starosti pouze severní dráhu 23 / 05 při západní / východní konfiguraci. Tower South má na starosti dráhu 24L / 06R a 24R / 06L. Letadla na přiblížení na „vnější paralelku“ jsou v minimálním rozstupu 2,5 NM. Po přistání letadlo vyjede z dráhy a zastaví před „vnitřní paralelkou“. Jakmile se exity naplní, přerušují se starty z vnitřní paralelky, letadla křižují a volají GND. Tato práce je verbálně dost náročná a je toho opravdu hodně na monitorování. Vzhledem k tomu, že neoprávněné nebo chybné křižování vnitřní dráhy by bylo fatální, máme otevřeno ještě jedno pracoviště zvané MONITOR.



Toronto VFR Terminal Procedures Chart

YYZ nemá pracoviště INFO, protože všechny lety VFR v CTR řídí věžní řídicí. Jsou to převážně policejní vrtulníky, ambulance, dopravní zpravodajství atd. Průlety CTR se obvykle směřují přes střed letiště, kde nejméně „překáží“ přiletům a odletům.

Monitor je pracoviště, které je otevřené vždy, když jsou v používání obě jižní paralelní dráhy. Řídící má na starosti pouze poslouchat frekvenci a zaručit, že každý readback je správný a úplný. Vizualně sleduje každé letadlo, že opravdu zastaví před vnitřní paralelní dráhou, kde startují jiná letadla. Monitor také ovládá stop-přičky, které používáme aktivně pro každé křižování. Je to nudné pracoviště, ale nesmírně důležité. Doslova zachraňuje

Onto Tower, How Do You Read? e řídí letový provoz v Torontu

na základě zvědavých dotazů Jardy Vlasáka z LKPR zpracoval Lukáš Novák z CYYZ

životy, protože chyby se vždy mohou stát. Pracoviště supervizora je otevřené denně od 6 do 23 hodin. Na noční směně funkci supervizora přebírá řídící ve službě. Celkem na YYZ TWR stanoví práci 44 řídících, ze kterých je 6 supervizorů. Na APP pracuje celkem 33 řídících, z nichž je 6 supervizorů. Duální licence mezi TWR a APP neexistují. Všechny směny jsou stejně dlouhé, 8,5 hodin. Maximální povolená délka služby je 12 hodin. Během služby řídící pracuje v intervalech přibližně 1,5 hodiny práce a 40 minut volna. Směny na TWR jsou obsazeny následovně:

Po-Pá: 10 lidí ranní směna, 1 překlenovací, 11 lidí odpolední směna.

Sobota: 8 lidí ranní směna, 1 překlenovací, 8 lidí odpolední směna.

Neděle: 8 lidí ranní směna, 1 překlenovací, 11 lidí odpolední směna.

Tato čísla zahrnují jednoho supervizora na ranní směnu a jednoho na odpolední. Noční směna je vždy obsazena dvěma řídícími. V zimním období se na ranní službu plánuje jeden řídící navíc.

Fond pracovní doby je stanoven na 36 hodin za týden. Pracovní cyklus je 28 dní, tvoří 17 pracovních dní a 11 dní volna. Podle těchto pravidel jsou generovány individuální pracovní cykly tak, aby vzniklo nejefektivnější pokrytí služeb v rámci celého pracoviště. Například šest dní práce – tři dny volna, šest dní práce – tři dny volna, pět dní práce – pět dní volna. Maximální povolené množství přesčasů je 48 hodin na jeden pracovní cyklus, tj. 624 hodin za rok.

Placený volný čas se skládá z dovolené, *lieu days* a *sick leave*. Dovolena se přiděluje v hodinách na rok a nárok se liší počtem odpracovaných let u podniku. Prvních 8 let u podniku znamená nárok na 127 hodin (15 dní); 8 – 15 let u podniku znamená nárok na 169 hodin (20 dní); 16 let u podniku činí nárok na 186 hodin (22 dní); 17 let u podniku na 194 hodin (23 dní); 18 let u podniku na 211 hodin (25 dní) a za 19 a více let u podniku si řídící vyslouží 228 hodin (27 dní). K dovolené zaměstnanci ve směnném provozu dále dostávají 11 dní volna každý rok jako náhradu za odpracované státní svátky. Jsou to tzv. *lieu days*. Dále zde funguje systém *sick leave*, řídící dostává kredit 15 dní ročně. Při čerpání *sick leave* má zaměstnavatel právo žádat lékařské potvrzení. Nevyčerpané hodiny se přenášejí do dalšího let, což je výborné pro případ dlouhodobého onemocnění.

Na závěr pár slov o tzv. MOS a důchodech, dvou důležitých položkách, kterých si každý řídící v Kanadě velice váží.

MOS je zkratka *Maintenance Of Salary*. Řídící, který je u podniku déle než pět let a ztratí zdravotní způsobilost v důsledku dlouhodobé nemoci nebo léčby, má za určitých podmínek nárok na MOS. V praxi toto znamená, že když člověk vážně onemocní a vyčerpá všechny nastřádané sick hodiny, potom mu zaměstnavatel zaručí normální mzdu po dobu až jednoho roku!

NAV CANADA spravuje svůj vlastní důchodový program. Pro řídící tento plán v krátkém vysvětlení vypadá následovně. Po odpracování 25 let má řídící nárok na nekrácený důchod, který se počítá jako 50 % ze základu mzdy. Jestliže řídící zůstane u podniku déle, potom se mu za každý odpracovaný rok přidávají 2 % až do 35 let u podniku. To znamená, že řídící, který odchází do důchodu po pětatřiceti letech, pobírá celých 70 % své základní mzdy.

Jménem celé redakce našeho podnikového zpravodaje velmi děkuji Lukášovi Novákovi za to, že se s námi podělil o svoje těžce nabyté znalosti a léty zcelované zkušenosti. Podrobné provozní údaje o způsobu řízení letadel na letišti Toronto a režim obsazování pracovišť na TWR doplnil Lukáš na moji žádost i základními informacemi o sociálních podmínkách řídících letového provozu v Kanadě. Právě tyto informace jistě zajímají kromě řídících i kupříkladu pracovníky personální divize RLP. Další zajímavosti, i když ne úplně veselé, je pro každého čtenáře Stripu srovnání mezi důchodovým programem zaměstnanců NAV CANADA a vývojem důchodů v České republice. Mám poměrně čerstvou vlastní zkušenost s výpočtem důchodu, a proto představu odchodu do důchodu po pětatřiceti letech služby s důchodem ve výši 70 % základní mzdy já osobně i po čtyřiatřiceti letech u podniku rádím do kategorie pohádek bratří Grimmů...

Je ale i něco, co se do tohoto Lukášova článku z Toronto nevešlo. Jsou to infor-

mace o způsobu výcviku řídících v Kanadě, jeho délce i struktuře jednotlivých fází. Již při čtení Lukášových emailů o výcviku v Torontu, jsem se neubrnil srovnávání jeho zkušeností s těmi vlastními z výcviku řídících APP/TWR v Praze. Domnívám se, že volná polemika na toto téma na stránkách budoucích čísel Stripu by určitě zajímala všechny čtenáře našeho podnikového časopisu. Pokud tedy najdu potřebnou podporu mých kolegů zabývajících se výcvikem řídících na ACC, APP a TWR v Praze, ale i ostatních letištích v ČR, pokusím se takovou diskuzi zorganizovat a využít právě i poznatky Lukáše, který absolvoval náročný výcvik v Calgary a následně i v Torontu.

Jarda Vlasák



Dětské tenisové odpoledne

V našem podniku by podle statistik byl nejméně každý pátý zaměstnanec sdružený ve sportovním oddílu či závodním týmu provozujícím jednu z národem oblíbených fyzických aktivit. Závodně lyžujeme, hrajeme golf, soutěžíme ve squash, měříme své síly ve fotbalových i hokejových utkáních, cyklistice i spoustě dalších aktivit a nesmíme zapomenout ani na individuální sportování, kdy zaměstnanci s oblibou trápí svá těla v posilovně.

Zde v ŘLP podporujeme sportování již od raného dětského věku. Se sportem se to totiž má jako s tím pověstným proutkem, který se má ohýbat, dokud je ještě mladý. Radek Toušek tak přišel s nápadem zorganizovat ve spolupráci s tenisovou školou Zuzany Krčkové obdobu turnaje, jakého se pravidelně účastní naši zaměstnanci v rámci Open Sky Jeneč. Prostory tenisové haly se tak v sobotu 6. dubna staly místem konání historicky prvního dětského tenisového odpoledne pod záštitou ŘLP ČR, s. p. Celkem se k účasti přihlásilo devětadvacet závodníků, dopoledne poměřily své síly děti do sedmi let věku, odpoledne pak poznali svou konkurenci ti starší, nejvýše desetiletí. Všechny účastníky jsme obdarovali něčím sladkým na zub, drobnostmi z nabídky podnikových propagačních předmětů a vítězové za svůj výkon obdrželi i nefalšovanou medaili.

Kvalitní sportovní výkony se však nedají podávat bez dostatečného přísunu energie. O ten se formou chlebičků a dortíků postará tým Perfect canteen.

Malou fotoreportáž z tohoto sobotního sportovního turnaje vám přinášíme na této straně.



Šťastní vítězové turnaje v kategorii hráčů do sedmi let



Všichni účastníci obdrželi na památku i diplom



V přestávce mezi zápasy se každý bavil po svém



Program

Divadlo
Na Fidlovačce

- | | | | |
|--------|----|-------|---|
| 12. 4. | PÁ | 19.30 | Proutník pod pantoflem |
| 13. 4. | SO | 15.00 | Divotvorný hrnec |
| 15. 4. | PO | 10.30 | Balada pro banditu |
| | | 19.30 | Šumař na střeše |
| 16. 4. | ÚT | 19.30 | Dům čtyř letor |
| 17. 4. | ST | 19.30 | Proutník pod pantoflem |
| 19. 4. | PÁ | 19.30 | Jeptišky |
| 20. 4. | SO | 19.30 | Techtle mechtle aneb Když to jde, je to super... když ne, je to ještě lepší |
| 21. 4. | NE | 15.00 | Babička |
| 23. 4. | ÚT | 10.30 | Babička |
| | | 19.30 | Jen žádný sex prosím, jsme přeci Britové! aneb Všichni v tom jedou! |

- | | | | |
|--------|----|-------|---|
| 24. 4. | ST | 19.30 | Nerušit, prosím |
| 25. 4. | ČT | 19.30 | Shapira |
| 26. 4. | PÁ | 19.30 | Techtle mechtle aneb Když to jde, je to super... když ne, je to ještě lepší |
| 27. 4. | SO | 15.00 | My Fair Lady |
| 30. 4. | ÚT | 19.30 | Tři holky jako květ |
| 2. 5. | ČT | 19.30 | Proutník pod pantoflem |
| 3. 5. | PÁ | 19.30 | My Fair Lady |
| 4. 5. | SO | 15.00 | Babička |
| 9. 5. | ČT | 19.30 | Nerušit, prosím |
| 10. 5. | PÁ | 19.30 | Jen žádný sex prosím, jsme přeci Britové! aneb Všichni v tom jedou |
| 11. 5. | SO | 15.00 | Babička |

Language corner



At the restaurant

A man and a beautiful woman were having dinner in a fine restaurant. Their waitress taking another order at a table a few paces away suddenly noticed that the man was slowing sliding down his chair and under the table, but the woman acted unconcerned. The waitress watched as the man slid all the way down his chair and out of sight under the table. Still, the woman dining across from him appeared calm and unruffled, apparently unaware that her dining companion had disappeared. After the waitress finished taking the order, she came over to the table and said to the woman: "Pardon me, ma'am, but I think your husband just slid under the table." The woman calmly looked up at her and replied: "No he didn't. He just walked in the door."



Une contrôle de police

Un policier arrête une voiture à l'entrée de l'autoroute, il fouille la voiture et trouve une valise remplie de billet. "Fantastique!", répond le conducteur. "Qu'allez vous faire de tout cet argent?", demande l'agent. "Je vais en profiter pour payer mon permis de conduire!"

La passagère à côté de lui dit aussitôt: "Ne l'écoutez pas! Il dit n'importe quoi quand il est soûl!"

Sur ce le passager derrière ajoute: "Je le savais qu'on aurait juste des emmerdes avec une voiture volée!"



Les mouches

Une femme arrive dans la cuisine et voit son mari avec une tapette à mouche. "Que fais-tu?" Il répond: "Je chasse les mouches."

“En as-tu tué?” “Oui, trois mâles, deux femelles.”

Intriguée, elle lui demande: "Comment fais-tu la différence entre les femelles et les mâles?"

Il répond: "Trois étaient sur la cannette de bière, deux sur le téléphone."



Připravila nwt