

ROČNÍK XVIII ČÍSLO 186 ZÁŘÍ

STRIP 2017

PODNIKOVÝ ZPRAVODAJ ŘÍZENÍ LETOVÉHO PROVOZU ČESKÉ REPUBLIKY, S. P.

Pracovní výročí

V září oslaví své výročí pracovního poměru u ŘLP ČR tyto zaměstnanci:

Terezie Komárková , strážný, DPERFIN/SCL/BPS	15 let
Jiří Jelínek , supervizor na TS II, DPRO/ATMS/NAVCOM	20 let
Petr Jurasz , vřlp I, DPLR/SLRL/LPS Ostrava	25 let
Martin Kožušník , Ing., vřlp I, DPLR/SLRL/LPS Ostrava	25 let
Josef Mikudim , údržbář, DPERFIN/SCL/TPS	25 let

Petr Ječmínek , supervizor na TS II, DPRO/ATMS/NAVCOM	25 let
Mojmír Novák , instruktor na stanovištích II, DPRO/SONS/ACC/IFR	25 let
Antonín Tichý , Ing., sřlp II, DPRO/SONS/ACC/IFR	30 let
Jaroslav Vileta , Ing., supervizor na TS II, DPRO/ATMS/RIS	30 let
Helena Krulišová , kontrolor traťové přípravy II, DPRO/ SPS/ARO	30 let
Zdeněk Herman , vedoucí střediska VLNSP, ÚŘŘ/ÚLŠO/SVLNSP	35 let

Jiří Šulc , Ing., supervizor na TS II, DPRO/ATMS/RIS	35 let
Jiřina Hloušková , referent nákupu, DPERFIN/SCL/NA	40 let

K 31. 8. 2017 končí a odchází do důchodu pan **Jan Karmazín** supervizor na TS I z Brna. Ke stejnému datu odchází i vedoucí oddělení nákupu Ing. **Lenka Čermáková**. Dne 30. 9. 2017 končí a odchází do důchodu paní **Marie Judová**, odborný referent DPERFIN/SCL/TPS.

Jménem celého podniku redakce všem těmto zaměstnancům děkuje a přeje hodně zdraví a pohody!

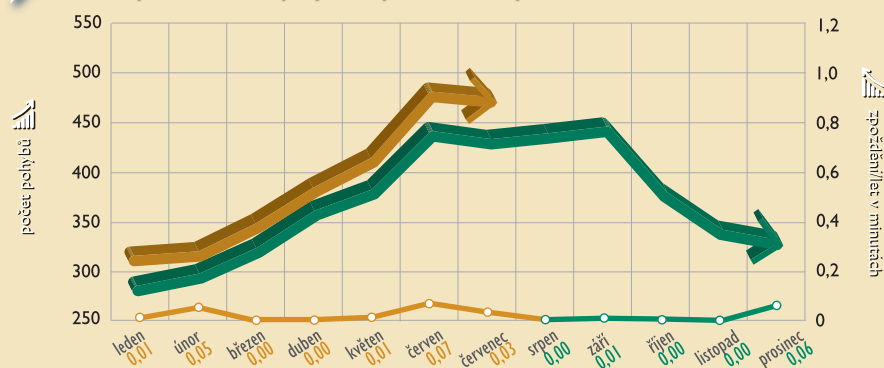
Pohyby na regionálních letištích
ČERVEN, ČERVENEC 2016/2017

BRNO	
2016 ČERVEN IFR 1 231 VFR 3 434 4 665 MLČ 1 069	2017 ČERVEN IFR 1 625 VFR 3 411 5 036 MLČ 918
ČERVENEC IFR 1 501 VFR 2 946 4 447 MLČ 1 125	ČERVENEC IFR 1 754 VFR 3 226 4 980 MLČ 1 093
OSTRAVA	
2016 ČERVEN IFR 737 VFR 2 261 2 998 MLČ 1 226	2017 ČERVEN IFR 1 076 VFR 1 831 2 907 MLČ 1 150
ČERVENEC IFR 871 VFR 1 846 2 717 MLČ 908	ČERVENEC IFR 1 074 VFR 1 684 2 758 MLČ 891
KARLOVY VARY	
2016 ČERVEN IFR 285 VFR 426 711 MLČ 179	2017 ČERVEN IFR 330 VFR 512 842 MLČ 306
ČERVENEC IFR 313 VFR 550 863 MLČ 282	ČERVENEC IFR 250 VFR 428 678 MLČ 135

Statistiky provozu

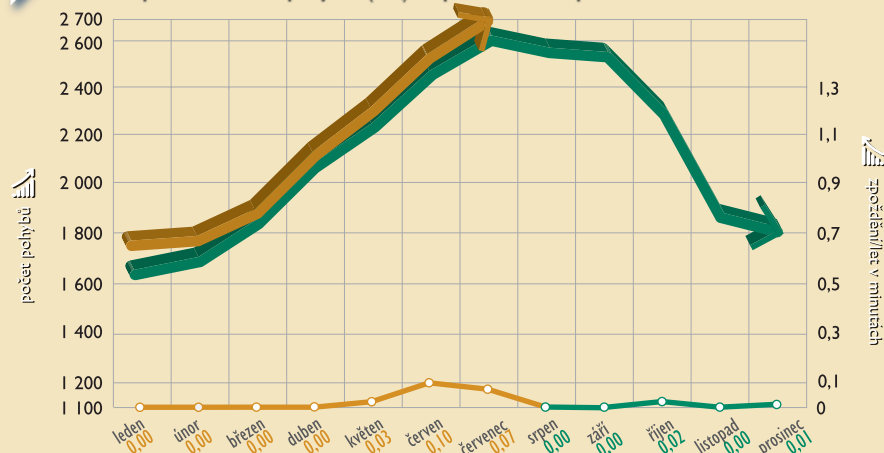
červen, červenec 2016/2017

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



01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12

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



01
02
03
04
05
06
07
08
09
10
11
12

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

	celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
	2016	2017	16/17	2016	2017	2016	2017
ČERVEN	13 310	14 405	8,2	496 (10. 6.)	570 (23. 6.)	46 (10. 6.)	47 (30. 6.)
ČERVENEC	13 517	14 773	9,3	485 (1. 7.)	540 (14. 7.)	43 (14. 7.)	45 (21. 7.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

	celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
	2016	2017	16/17	2016	2017	2016	2017	2016	2017
ČERVEN	74 194	76 592	2,23	2 749 (30. 6.)	2 826 (23. 6.)	192 (22. 6.)	200 (23. 6.)	0,02	0,11
ČERVENEC	81 565	83 704	2,62	2 760 (1. 7.)	2 775 (27. 7.)	199 (20. 7.)	219 (17. 7.)	0,01	0,07

Pozn.: Místní letovou činnost (MLČ) se rozumí vzlety a přistání letadel, která obvykle neopouští CTR/TMA daného letiště a provádějí opakovanou činnost na nebo nad RWY. Zpravidla se jedná o výcvikové lety po letištním okruhu, případně návrat postupů IFR přiblížení.

Potřebujeme zavést větší flexibilitu v řešení úkolů

Sekce centrální logistiky má od 1. června tohoto roku nového šéfa Jana Sedláka. Vzhledem k tomu, že z této funkce odcházel v roce 2003 do Oddělení projektového managementu, na spoustu věcí – jak sám říká – se stačí jen rozpomenout. Co zůstalo při starém a co se možná změní, i o tom je dnešní první část rozhovoru.

Honzo, rozhlížím se po vaší nové kanceláři, jak jste se zabydlel?

Už zabydlel, ale stěhoval jsem se téměř tři měsíce. Vzhledem k tomu, že se už nastěhoval i můj nástupce na OPM, zbytek věcí mi zabalili do krabic, které tu právě vidíte a museli mě vyšoupnout.

Původně jsem seděl o patro výš s výhledem do zeleně a říkal jsem si, že by bylo dobré občas mrknout i na vjezd, na parkoviště, na letecký ruch kolem, tak jsem rád, že teď tu možnost mám.

Když už se bavíme o našem areálu, zrovna včera jsem měla možnost nahlédnout do zastavovací studie areálu Jeneč, která počítá s rozšířením IATCC a dále zastavěním okolní plochy budovami pro leteckou školu, CATC a remote tower...

Ano, studii nyní dále zpracovává Jirka Hora, bude to samozřejmě finančně náročné, ale nemusíme zase všechno postavit najednou. Uvažovali jsme navíc i o tom, že u tenisových kurtů by se postavila další budova především z kapacitních důvodů. Ve stávajícím IATCC už je nyní nedostačující počet kanceláří a třeba Divize provozní je ve stávajících prostorách opravdu natěsnaná. Rádi bychom proto nechali postavit jakýsi krytý průchod právě do budovy u tenisových kurtů, aby bylo možné se jednoduše dostat do obou objektů.

Zroveň zde ale máme i málo zasedacích místností.

Právě proto bychom se rádi částečně vrátili k původní vizi a zkusili poupravit i foyer naší administrativní budovy. To totiž kdysi podle návrhů mělo vypadat také jinak. Chceme kolem vodní nádrže vybudovat zábradlí, pan architekt se totiž tenkrát domníval, že není nutné, ale podívejte se — pořád nám tam ty lidi padají.

A pokud se zadává, máme i plány s černými lavičkami poskládanými kolem nádrže. Rádi bychom změnili jejich uspořádání a vytvořili tak přibližně čtyři malé jednací prostory oddělené třeba zelení, kde by byla možnost si sednout s obchodním partnerem nebo jedním či dvěma kolegy. Sice tam nebude k dispozici AV technika, ale na spoustu jednání není nutná a zaměstnancům bychom tak poskytli další jednací prostory.

Od 1. června zastáváte funkci náměstka ředitele pro sekci centrální logistiky. Je to velký odklon od projektového managementu, kde jste pracoval předtím?

Z mého pohledu spíše ne, šlo o to se vrátit v čase a rozpomenout se zpětně na dobu, kdy jsem v SCL působil. Ač se to na první pohled nezdá, příliš mnoho se na centrální logistice nezměnilo, samotného mě to překvapilo. Spousta aplikací a systémů funguje od roku 2003, kdy jsem přecházel na projektový management v téměř nezměněné podobě nebo se v nich udály pouze dílčí změny. Dobrým příkladem jsou třeba požadavky na zavedení Workflow. Zatím je zde běžnou praxí, že pokud kolega po-

třebuje tento systém například pro oběh smluv, nějak si ho sám sežene a zajistí implementaci. Představuji si ale, že když už takový požadavek vznikne, uživatel se přihlásí na oddělení manažerských a informačních systémů a oni to v rámci svého portálu, který bychom rádi do budoucna vyvíjeli, zprocesují jako opakované řešení. Jedná se totiž neustále o tu samou úlohu – oběhy smluv, vyjadřování se k tomu, co dostáváme externě atd., stačí nám jedno opakované řešení než tři nová.

Potřebujeme zavést větší flexibilitu v řešení úkolů, protože spousta z nich stále trvá neúnosně dlouho. Stav, kdy se čeká na vyřešení požadavku od doby, kdy se zadá, do doby, kdy se vyřeší, v řádu let, může leckoho mírně přepapit. Na druhou stranu není možné řešení zrychlit tak, že když dnes požadavek zadám a zítra ho někomu sdělím, tak pozití už budu mít řešení. Musíme najít vhodnou rovnováhu.

Součástí jsou ale i externí dodavatelské firmy a servisní organizace, s některými spolupracujeme už více než dvě desetiletí a u nich je kolikrát flexibilní či inovativní řešení také oříšek. Celý systém není jen o tom, že by snad u nás něco zamrzlo v čase a nejde s tím pohnout, ale spousta dílčích záležitostí, co tu řešíme, běží dlouhodobě a je nasmulovaná dopředu s externím dodavatelem, který se za celou dobu spolupráce takřka nezměnil.

Proto plánujeme dát dohromady samostatnou schopnou skupinku odborníků na informační systémy, která by mohla ty jednodušší požadavky naprogramovat sama, aniž bychom museli oslovit externího dodavatele. Vnitřní personální zdroje na to máme a někteří kolegové už takto programovali i dříve, například systém dovolenek, ale dnes jsou roztrženi po různých odděleních a útvech. Stačilo by tedy ověřit aktuální možnosti a sjednotit je. Velkou přidanou hodnotou je to, že ty kolegy, kteří to umí, ta práce baví a aktivně by se sami rádi o naprogramování těchto řešení pokusili. Je to velká motivace do práce a pokud z toho máte radost, jsou vidět i výsledky.

Co dalšího bude potřeba řešit?

V zásadě si nemyslím, že bude nutné cokoli měnit výraznějším způsobem. Struktura sekce je dobře funkční a léty ověřená, dlouhodobě vyhovující. V souvislosti se změnou organizační struktury podniku samozřejmě předpokládám, že snaha trochu pozměnit jednotlivá oddělení SCL se zde objeví, ale především kvůli změně náplně práce, kterou jednotlivá oddělení vykonávají. Například technicko-provozní služba nikdy neměla dříve na starosti *building management*, stejně jako kolegové starající se o bezpečnostní a požární systémy. Nyní sice úkoly s *building managementem* spojené řeší, ale do struktury oddělení se to nijak nepromítlo. Jde mi hlavně i o to, aby se lidé na své pozici a ve svém oddělení lépe našli a lépe se s nimi identifikovali.



Jaká další oddělení máte na starosti?

Kromě již zmíněných technicko-provozních služeb a bezpečnostních a požárních systémů je to oddělení nákupu, manažerské a informační systémy a oddělení evidence staveb. To je poměrně nováček v našem sekčním uspořádání a zabývá se zjednodušeně řečeno digitálním zpracováním projektových dokumentací. Pracujeme se systémem HUGIS, do něhož převádíme projektové dokumentace od všech našich objektů. Těch máme dnes kolem osmdesáti po celé republice, což není málo, a více méně jsou do systému již plně zavedeny. Je ale potřeba data neustále aktualizovat a doplňovat jednotlivé objektové technologie, což je hodně podrobná a zdlouhavá práce.

Obecně řečeno, naše sekce centrální logistiky se nezabývá ničím, co by bezprostředně souviselo s naší hlavní obchodní činností. Fungujeme jako podpora, ale je potřeba si uvědomit, že právě bez těchto činností, ani ten hlavní byznys nepojede. Pokud některý můj kolega udělá chybu a vypnou nám elektriku, tak je to vážný problém. Přestaneme svítit, topit, chladit, nebudeme mít vodu a vyřadí nás to ze života. U nás se tedy zajišťují všechny práce s tímto související a kolegům zabírají dost času, byť to na první pohled vypadá, že to všechno běží a funguje samo. Navíc takové funkce mohou vykonávat jen ti, kteří správě budovy rozumí, kteří už mají zkušenosti a dovedou si poradit. Občas slýcháváme, že práce na něčem zdánlivě jednoduchém trvá dlouho, ale to není tím, že by byli kolegové líní, jde spíše o to, že jsou pečliví a chápou svou práci zodpovědně. Někdy je potřeba více času a analýzy, abychom byli schopni rozhodnout, co se stane na konci nějakého procesu, když na začátku zvolíme jednu z možností. Vědí, že si nemohou dovolit chybu a platí to třeba i pro již zmíněné kolegy z manažerských a informačních systémů. Požadavek, který se na začátku jeví jako prostý, může mít přesah do dalších důležitých systémů včetně personálního nebo účetního a prioritou je vždy zabezpečit a ochránit data.

vizitka

JAN SEDLÁK

narozen: 11. 7. 1960

rodina: manželka, tři dcery a králík

vzdělání: VŠZ, mechanizační fakulta
co si rád přečte: detektivky, nejraději ty od Ed McBaina

na co se rád podívám: Pelíšky

co si rád poslechnu: Luciana Pavarottiho, Genesis, Bruce Springsteena

co si často říkám: „Uč se a snaž se, der se vždy vzhůru, člověčí sádkem tu svoji maž fůru!“ (Jiří Solar)

jako malý jsem chtěl být: leteckým mechanikem

Vy jste v rámci svých úkolů na projektovém managementu hodně cestoval po celé republice. Nebude vám to teď chybět?

Bude, to ano, ale i na této staronové pozici na nějakou tu služební cestu občas musím vyjet. Koneckonců i toto je součást naší agendy SCL, navštěvovat jednotlivé regiony, podívat se, zda tam všechno běží tak, jak má a řešit s kolegy na místě jejich požadavky. Mimochodem ve správě regionů se také chystá vylepšení, například v Ostravě máme připravený dokonalejší systém správy budovy, který nám umožní tamější technologie připojit přímo sem k nám do střediska v Jenči. To samé chystáme i pro Brno a Karlovy Vary v rámci plánovaných rekonstrukcí. Dnes totiž tímto způsobem například vidíme na všechny radionavigační body v republice. Naším cílem je tedy toto sjednotit. Přeci jen, když už se o to snažíme dvacet let, tak bychom to rádi dovedli do úspěšného konce.

Dokončení příště.

text a foto nwt

Fotografie na titulní straně

Další z řady fotografií na titulní straně, které vybíráme z archivu fotosoutěže „3L“, tentokrát patří Zbyňku Hadašovi z DPRO/SONS/ACC/FIC. Ač se jedná barevně o kombinaci pro náš zpravodaj poměrně netypickou, pro nastávající období podzimu je naopak snímek, který sám autor nazval jednoduše a výmluvně „Sunset“, jako dělný. Autor ke svému výtvaru dodává následujících pár slov.

Kompozičně mě západ slunce s reflexem na hladině Jadrana zajímá již léta. Ač jsem se snažil, ne vždy byl výsledek uspokojivý. Vzpomínám si, že na malé pláži, kde jsme všichni čekali na *sunset of the day*, já s fotoaparát Fujifilm X 20, byl i jeden Polák, zcela jistě jeden z „nejchytřejších“ a s velkým talentem pro poezii, jelikož jeho věta byla učiněnou perlou. Povidal nám (psáno foneticky): „... Za tyždeň... slunce zachodí... do tej džure!“ Ten to opravdu věděl! Zvláště, když tou „džurou“ myslel prostor mezi evropským kontinentem a ostrovem nacházejícím se při našem pohledu z pláže vlevo.

red

Objektiv



V době vrcholící letní sezóny uspořádalo ŘLP ČR, s. p., společně s Letištěm Brno, a. s., tiskovou konferenci pro zástupce médií z Jihomoravského kraje (zleva Richard Klíma, tiskový mluvčí podniku; Tomáš Plaček, ředitel letiště Brno; Jiří Filip ml., šéf marketingu) spojenou s návštěvou přibližovacího střediska a řídicí věže. Zájem novinářů byl značný, a to především o informace týkající se provozních výkonů našeho střediska (za první pololetí roku 2017 meziroční nárůst provozu o 13,5 %) a plánech provozovatele letiště na další modernizaci objektu.

text rkl, foto Letiště Brno



Řízení letového provozu podporuje pro aktuální volejbalovou sezonu hráče klubu VK ČEZ Karlovarsko. Sport je jedna z oblastí, na kterou se náš podnik snaží formou sponzoringu i formou reklamy a propagace dlouhodobě orientovat, jelikož jsme si vědomi toho, že kromě talentu, píle a odhodlání je pro dosažení nejlepších výsledků nutná i finanční podpora určená na tréninky mužstva, sportovní soustředění a také nákup sportovního vybavení. V loňské sezoně se volejbalisté VK ČEZ Karlovarsko prosadili do semifinále extraligy a v domácím poháru vybojovali stříbrné medaile, navíc reprezentovali Karlovarský kraj i Českou republiku ve druhé nejlepší evropské soutěži Poháru CEV, ve které obsadili vynikající páté místo. V nadcházející sezoně chce mužstvo na takové úspěchy navázat a ŘLP ČR, s. p., se k takovému přání rozhodně připojuje.

text nwt, foto VK ČEZ Karlovarsko

Letiště Brno-Tuřany se letos opravdu daří

Státní podnik ŘLP ČR zaznamenal v první polovině roku 2017 nárůst poptávky po poskytování přibližovacích a letištních služeb na letišti Brno-Tuřany. Dosavadní vyhodnocení provozních i hospodářských výsledků střediska letových navigačních služeb Brno potvrzuje rostoucí atraktivitu tohoto letiště pro domácí i zahraniční zákazníky a velmi dobrou kondici mezinárodní letecké dopravy.



Celkový počet pohybů na letišti Brno v roce 2016 činil 44 418 pohybů, což představuje meziroční nárůst ve srovnání s rokem 2015 o 4,5 % (42 496). Pozitivní provozní výsledky pokračují i v prvním pololetí roku 2017, kdy bylo zaznamenáno celkem 24 509 pohybů, tedy meziročně o 13,5 % více.

Z ekonomického pohledu je pozitivní, že v první polovině roku 2017 vzrostlo množství tzv. přibližovacích (fakturačních) jednotek, a to o 1,9 %. Svědčí to nejen o zvýšení počtu pohybů letounů na brněnském letišti, ale zároveň o nárůstu jejich maximální vzletové hmotnosti.

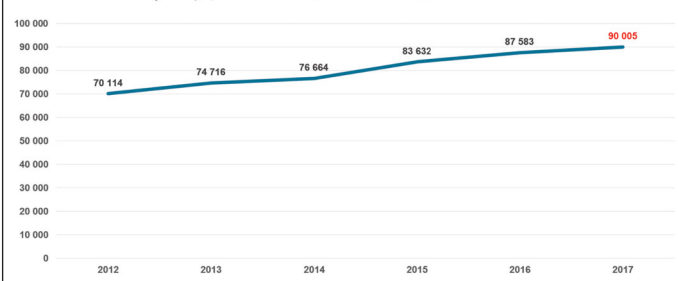
Největším zákazníkem ŘLP ČR, s. p., na letišti Brno je společnost Travel Service (charterová doprava), následují společnosti Ryanair, Wizz Air a BMI Regional (pravidelná doprava). V případě zákazníků provozujících cargo dopravu se jedná o společnosti ASL Airlines a Sprintair. V oblasti výcvikových letů jsou dominantní společnosti Austrian Airlines a Flying Academy.

Poskytování služeb v nepřetržitém směnném režimu zajišťuje na provozním středisku Brno dvacet licencovaných řídicích letového provozu.

z TZ ŘLP ČR, s. p., foto Brno Airport

Nové provozní rekordy na českém nebi

Meziroční vývoj provozu (červenec) v letech 2012–2017



ŘLP ČR, s. p., zaznamenal v červenci nový provozní rekord za jeden měsíc a současně i nejvyšší počet letových pohybů za jeden den v českém vzdušném prostoru. Celkový počet pohybů nad Českou republikou v červenci 2017 poprvé v historii překonal hranici devadesáti tisíc (90 005). Jedná se o meziroční nárůst ve srovnání s červencem 2016 o 2,75 % (87 583).

V červenci rovněž oblastní středisko řízení letového provozu Praha zaznamenal rekordní provoz za jeden den. V neděli 16. 6. využilo český vzdušný prostor 3168 letů. Při předpokládané průměrné kapacitě jednoho letounu (150 osob) tak ve vzdušném prostoru České republiky cestovalo více než 475 000 pasažérů.

Od začátku roku do konce července poskytlo oblastní středisko řízení letového provozu Praha své služby téměř 490 000 letům. I v tomto případě se jedná o meziroční nárůst provozu o 2,5 %.

Pro výkony provozu na letištích České republiky, kde poskytování služeb zajišťuje ŘLP ČR, s. p., (Praha, Brno, Ostrava a Karlovy Vary), jsou poslední dva roky ve znamení stabilizace a nárůstu počtu pohybů. V roce 2016 vzrostl počet pohybů na všech letištích průměrně o 6 %.

Celkově bylo na všech čtyřech letištích zaznamenáno 212 527 pohybů (Praha: 136 419, Brno: 44 418, Ostrava: 24 482, Karlovy Vary: 7 208).

Důvodem trvale rostoucího zájmu leteckých dopravců o český vzdušný prostor a služby podniku je především vysoká úroveň bezpečnosti a kapacity. Minimální úroveň zpoždění a dlouhodobě zákaznický orientovaná cena se pak projevují při plánování leteckých dopravců především v době vrcholící letní sezony. Největším zákazníkem podniku je německá Lufthansa před společností Emirates a Turkish Airlines.

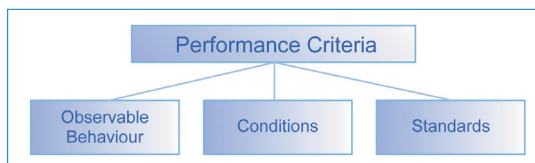
z TZ ŘLP ČR, s. p.

Competency-Based Training workshop v Bangkoku s účastí ŘLP

V červnu proběhl v Bangkoku další ze série ICAO workshopů zaměřených na tzv. Competency-Based Training v rámci programu Next Generation of Aviation Professionals (NGAP). Po pilotním workshopu, který se konal v červnu loňského roku v Montrealu, se jednalo o další mezinárodní aktivitu, do které je zapojen i náš podnik.

Když byla v roce 2013 vytvořena pod hlavičkou ICAO pracovní skupina, která měla za cíl připravit aktualizaci výcvikových dokumentů pro řídicí letového provozu (ATCO) a servisní personál ATM systémů (ATSEP), málokdo si dovedl představit, kam až její činnost povede. Skupina expertů reprezentujících různé mezinárodní a výcvikové organizace (CANSO, IFATCA, IFATSEA...) včetně zástupce ŘLP ČR, resp. CANI, byla po splnění prvotního cíle požádána o pokračování úspěšné spolupráce a pomoc při představení nového konceptu odborné veřejnosti na interaktivních workshopech v regionálních kancelářích ICAO po celém světě.

Tímto konceptem je tzv. Competency-Based Training, tedy výcvik založený na postupném budování kompetencí a jasně definovaných výkonnostních kritériích. Competency Framework pro ATCO a ATSEP, představený v dokumentu Procedures for Air Navigation Services – Training (PANS-TRG), poskytuje přehled základních kompetencí, mimo odborných např. i zvládnutí nestandardních situací, týmovou spolupráci a komunikaci, osobnostní rozvoj a další. Nedílnou součástí každé kompetence jsou tzv. výkonnostní kritéria, která se skládají ze tří částí: pozorovatelné chování, podmínky, za kterých má k výkonu docházet a standard neboli dosažená úroveň výkonu.



Vraťme se však nyní do Bangkoku na třídní workshop, kterého se zúčastnilo celkem 72 zástupců z 15 zemí převážně z jiho-východní Asie. Zatímco první den byl společný pro všechny účastníky, v dalších dnech se rozdělili podle zaměření na část ATCO a ATSEP. Ve společné části byl interaktivně představen koncept postupného získávání kompetencí a vzhledem k různému zaměření účastníků jsme zvolili obecný a poněkud nestandardní příklad – žonglování s míčky. Účastníci si tak zábavnou formou ověřili důležitost postupných kroků a zároveň jim na tomto příkladu byly ukázány základní principy výkonnostních kritérií. Pro zájemce je k dispozici i krátké video na <http://papadelta.cz/atsep/competencies.mp4>.



Snad jsme žonglováním příliš nenarušili vážnost instituce, jakou ICAO je, nicméně odezva samotných účastníků na celý workshop byla výborná. V závěru všichni zúčastnění dostali certifikát a uznání od regionálního ředitele ICAO. Díky aktivní účasti v této iniciativě i v rámci průběžných diskuzí bylo ŘLP ČR a CANI prezentováno jako jedna z předních organizací v oboru.

Důležitost a výhody tzv. Competency-Based přístupu zmiňuje mimo jiné také článek v magazínu Airspace (Q4 2016), který vydává organizace CANSO. Plné znění článku je k dispozici na odkazu <https://www.canso.org/airspace-q4-2016-designed-to-job>.

text a foto Petr Dvořák, ŮLŠO/OSS, dvorakp@ans.cz

Účastníci Dětské univerzity v Jenči

Dětská univerzita na Českém vysokém učení technickém v Praze byla poprvé otevřena v roce 2015. Cílem je vzbudit u dětí zájem o technické obory a umožnit jim zábavnou formou zažít univerzitní způsob vzdělávání. Aktivita v rámci univerzity by tak měly děti motivovat k dalšímu zájmu o technické předměty a později třeba i k dosažení vysokoškolského vzdělání. Díky zajímavému pojetí „výuky“ děti prožívají smysluplně strávené prázdninové dny plné dobrodružství a zážitků, podívají se na jednotlivé fakulty, účastní se přednášek a seminářů z nejrozličnějších oblastí techniky a získají titul „Malý bakalář“ nebo „Malý inženýr“. Vzhledem k tomu, že si malí studenti měli možnost v týdnu od 10. července projít všemi druhy dopravy, stalo se Řízení letového provozu ČR jednou z jejich zastávek v rámci „studijního programu“. Celou skupinu dostali na starosti vedoucí oddělení vnějších vztahů Richard Klíma a vedoucí oddělení SIMU Martin Kříkán. Zábavnou a zároveň poučnou formou dětem vysvětlili základní pravidla fungování řízení letového provozu, děti se seznámily s prací řídicího letového provozu nejprve teoreticky na naší „galerii“ a posléze i prakticky se sluchátky na uších a v křesle před obrazovkou s letovou sítí. Na závěr pro ně byl přichystán malý test se šesti otázkami z oboru řp.



text nwt, foto rkl



S lítostí Vám oznamujeme, že 2. 8. 2017 ve věku 77 let zemřel náš bývalý kolega pan **Vladimír Kokeš**. V srpnu 1975 nastoupil jako technik ZLT k Československé správě dopravních letišť v Brně 1975 a dále v nástupnickém ŘLP. Celý svůj profesní život zasvětil práci v oblasti ZLT. Do důchodu odešel v září 1999. I v důchodu se nepřestal zajímat o problematiku ZLT a udržoval i nadále kontakty se svými bývalými kolegy.

Vždy na něj budeme vzpomínat jako na vynikajícího odborníka a obětavého kamaráda. Čest jeho památce.

kolektiv spolupracovníků ŘLP Brno

Inspirovat

„Skvělí piloti se nerodí. Člověk může mít dobrý zrak, citlivé ruce, perfektní koordinaci, ale konečný výsledek vzniká hlavně díky tvrdému výcviku, praxi a zkušenostem.“

James Edgar „Johnnie“ Johnson (1915–2001), nejúspěšnější britský stíhací pilot II. světové války, absolvoval 516 bojových letů a dosáhl hodnosti Air Vice Marshall

„Concorde nejen že dokládá velikost britských a francouzských konstruktérů, kteří to navzdory všemu dokázali. Symbolizoval naprosto podivuhodného génia lidské rasy. Dvakrát denně toto letadlo sloužilo jako připomínka, že nic není nemožné. S trochou času a peněz dokážeme absolutně cokoliv.“

Jeremy Charles Robert Clarkson (*1960), anglický hlasatel, žurnalista a spisovatel, který se specializuje na motorismus, bývalý moderátor pořadu Top Gear; z knihy *Vím, že máš duši*

„Létání pro mě vždycky byla překrásná metafora. Abyste mohli létat, musíte věřit něčemu, co nevidíte. Když jsem nad horskými hřbety, kam se kdy dostalo jenom pár lidí, napadají mě myšlenky, které napadají všechny letce. Že ten zvláštní svět, ve kterém se vznášíme, nemá žádné hranice. Není to mapa. Nejste spoutaní zdmi a bariérami. Když sedíte v kanceláři, máte pocit, že když vám upadne tužka, je to ta nejhorší věc na světě. Tam venku vám to připomíná, že na světě jsou mnohem horší věci. Ale také mnohem úžasnější.“

Richard David Bach (*1936), americký spisovatel, autor bestselleru *Jonathan Livingston Racek* z roku 1972; v jeho knihách se objevuje jeho obliba k letectví a dokonce i létání v metafoře

„Vždycky jsem se divil, proč ptáci zůstávají na jednom místě, když mohou odletět kamkoli do světa. A pak jsem položil tutéž otázku sám sobě.“

Adnan Oktar, také známý pod pseudonymem Harun Yahya (*1956), přední obhájce islámského kreacionismu a podporovatel teorie tzv. „Old Earth creationism“, tzn., že věří ve stvoření Země Bohem

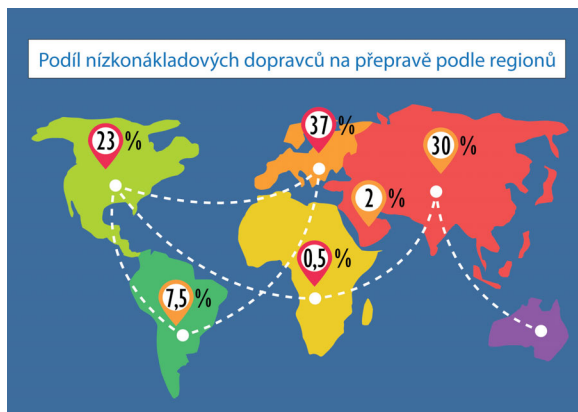
„Kdyby mě náhodou někdo donutil letět letadlem, budu se snažit dostat se do pilotní kabiny za piloty, abych je mohl hlídat a šfouchat do nich, kdyby usnuli, a sledovat, jestli se před námi náhodou nevynojují hory.“

Mike Harding (*1944), britský zpěvák, skladatel, spisovatel a multiinstrumentalista; známý také pod přezdívkou „The Rochdale Cowboy“

připravila nwt

Novinky ze světa aeropolitiky

Nízkonákladová letecká doprava v roce 2016 zaznamenala podle statistických odhadů rekordní tržbu 96 miliard USD a přepravila cca 1,22 miliard cestujících, tj. cca třetinu světového výkonu letecké přepravy cestujících. Protože charakteristiky (modely) nízkonákladové a charterové (dovolenkové) dopravy se sbližují, ze statistik, chcete-li rešerší, agentury Flightglobal pro první stovku největších dopravců co do osmého výkonu (osm nebo osobokilometr představuje přepravu jedné osoby na vzdálenost jednoho kilometru) vyplývá, že deset největších dopravců provede zhruba 50 % výkonů. Podle regionů byl podíl nízkonákladových dopravců na přepravě v Evropě 37 %, v Asii 30 %, v Severní Americe 23 %, v Latinské Americe 7,5 %, na Středním východě 2 % a v Africe 0,5 %.



V počtu cestujících byl největší americký Southwest se 151,8 miliony cestujících, následovaný irským Ryanem se 119,8; britským Easyjetem se 73,1; indickým Indigo se 41,1; americkým Jet Blue se 38,3; indonéským Lion Air se 33,3 a brazilským Gol s 32,6 miliony cestujících.

Z evropských dopravců měli meziroční přírůstek v počtu cestujících přes 10 % následující společnosti. Druhý Ryanair, v pořadí osmý Norwegian (29,3 milionů cestujících), devátý španělský Vueling, desátý turecký Pegasus, jedenáctý maďarský Wizzair (23,8 milionů cestujících). **Z českých dopravců figurují na 64. místě Travel Service a na 91. místě Smartwings, oba dohromady s přibližně 6,5 miliony cestujících.** Čeští provozovatelé tedy zdaleka nedokázali využít liberalizace letecké dopravy v Evropské unii tak, jako Maďaři, důležité však je, že výsledky jejich podnikání nejsou ztrátové. **Evropským skokanem roku byl islandský WOW air díky nebylému turistickému boomu na Islandu, který v roce 2016 vzrostl o 39 % na 1,8 milionů turistů.**

Pokud jde o letadlový park přední stovky nízkonákladových dopravců, uvádí se, že v roce 2016 disponovali celkem 4858 letadly, z nichž 4408 byly Boeingy 737 a Airbusy 320. Z nových typů mají nízkonákladoví dopravci objednáno na 2372 A320neo a 1071 Boeing 737 MAX.

Pokud jde o dálkové nízkonákladové dopravce v Evropě (lety trvající 4 a více hodin), hlavními průkopníky jsou Norwegian a již zmíněný WOW air, kterým začínají konkurovat dceřiné nízkonákladové společnosti v rámci konsorcií Lufthansa (Eurowings), IAG (Level), AF-KL, Singapore Airlines (Scoot), AirAsia X, kanadský WestJet a další. Organizace nízkonákladové dálkové dopravy má řadu úskalí jako jsou např. zavazadlová problematika (zavazadla jsou při dálkových cestách nutná), nezbytnost palubního občerstvení, otázka dvoutřídního uspořádání kabin, zajištění přípojové dopravy (interlining), náročnější údržba v otočném bodu po dálkovém letu. Nízkonákladový model dálkové dopravy se teprve utváří a u různých dopravců se odlišuje.

Ryanair uvažuje o proniknutí v Polsku do charterového segmentu letecké dopravy v roce 2018 založením společnosti Ryanair Sun. Záměr bude záviset na tom, jakým způsobem bude vyřešen brexit, neboť se ve značném rozsahu týká i přeprav mezi Velkou Británií a Polskem. K provozu jsou uvažovány Boeingy 737-800.

Brexit vyvolává řadu složitých otázek pro stávající mezinárodní jednotný letecký trh v Evropě (tvořený členskými státy EU, Švýcarskem, Norskem a Islandem). Pro neomezený provoz jsou závazná především pravidla o vlastnictví leteckých podniků (vlastnictví musí být převážně v rukou členských států EU), pravidla pro bezpečnost provozu, ochranu před protiprávními činy a ochranu životního prostředí. Do britského právního řádu je převzato přibližně na 250 leteckých předpisů EU, které budou muset být nějakým způsobem upraveny. Britští dopravci těží z vícestranných leteckých dohod sjednaných na úrovni EU s USA (umožňují například British Airways provozovat linku Paříž–New York), Kanadou, Marokem, Jordánskem a z uznané antitrustové imunity. S brexitem vyvstanou otázky britské účasti v organizaci EASA (dohled nad bezpečností provozu – European Air Safety Agency). K uskutečnění rozchodu s Evropskou unií v letecké dopravě do dvou let mají mnozí odborníci vážné pochybnosti a nevyklučují možnost stanovení nějakého delšího přechodného období. Tak například jen irský Ryanair provozuje 35 % svých



linek z britských letišť do Evropy (tj. mimo Irsko), což je měsíčně doprava pro 4,3 milionů cestujících. Naproti tomu britský Easyjet provozuje přímo mezi zeměmi EU (aniž by let zahrnoval přistání ve Velké Británii) rovněž asi 36 % svých linek, což je měsíčně doprava cca pro 4,4 milionů cestujících. To už jsou i z politického hlediska významné přepravní objemy. Britský turistický ruch jednoznačně těží z bezvízového styku v Evropské unii a principu schengenské hranice.

Pro britské dopravce i britské cestující je zásadní prioritou (politickou) zachovat si benefity pramenící z jednotného evropského leteckého trhu, což nemusí být výhledově zcela v zájmu zbývajících 27 členských států EU. Stěžejní britskou podmínkou i v letectví zůstává, aby pro Británii nebyla závazná rozhodnutí Evropského soudního dvora a aby Británie měla plnou kontrolu nad přistěhovalectvím za prací. I když pro přístup na evropský letecký trh jsou již prefabrikovaná různá řešení jako švýcarské přidružení, EEA (European Economic Area – Norsko, Island či dohoda ECAA), nezdá se být pro Británii jako přijatelné aplikovat bez výhrad letecké předpisy Evropské unie.

text Vladimír Junek, v.junek@seznam.cz

Integrace a detekce

V prostorách konferenčního sálu ŘLP ČR, s. p., se nedávno pořádal **seminář za účasti generálního ředitele ŘLP Jana Klase o problematice integrace a detekce bezpilotních prostředků v ČR se zaměřením na malé drony létající v malých výškách.** Účast potvrdilo 27 subjektů s téměř padesáti registrovanými účastníky. **Hostem a aktivním diskutujícím byl i poslanec parlamentu ČR pan Bohuslav Chalupa, který zastává ve sněmovně řadu důležitých pozic, jako je místopředseda pro obranu a předseda výboru pro kontrolu vojenského zpravodajství.**

Seminář se pyšnil zastoupením jak ze strany bezpečnostní komunity, tak státních podniků a asociací. Za asociace to byly např. UAVA (Asociace pro bezpilotní prostředky) a AOBP (Asociace obranného průmyslu). Za zmínku stojí účast některých státních podniků, jako např. VTÚ, s. p., (Vojensko-technický ústav) v čele s panem ředitelem Protivou, který osobně přednesl rozsáhlou a pro většinu zúčastněných skutečně zajímavou prezentaci. Dále to byl ČEZ, a. s., který účastníky seznámil ve své prezentaci se svým pohledem a zkušenostmi, které řeší při ostraze jaderné elektrárny Temelín, a dále zástupci letišť, Spolana, a. s., ČEPS, a. s.

Pro bezpečnostní komunitu zastoupenou ochrannou službou MV, Hradu, vězeňskou službou, zásahovou jednotkou celní správy a první policejní bezpilotní jednotkou policie, která započala působit v moravskoslezském kraji, nabídl seminář zajímavá fakta z pohledu uživatelů.

Na celý průběh akce, kterou nazval generální ředitel jako „výkopový“ nebo „startovací“, dohlížel svým bdělým okem ÚCL (Úřad pro civilní letectví), který jako jeden z pozvaných účastníků reagoval na často odborné, ale i laické dotazy ze strany přítomných a svými fundovanými a trpělivými odpověďmi rozhodně přispěl k rozvinutí diskuze.

Jednotlivé příspěvky na téma bezpilotních prostředků otevřely řadu témat, kterými se bude muset nejenom ŘLP ČR, s. p., ale i ostatní účastníci semi-

Setkání zástupců ŘLP



Dne 6. června se v prostorách IATCC Jeneč konalo pravidelné setkání zástupců podniku v řídicích výborech a pracovních skupinách CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation).

CANSO je organizace, která na dobrovolné bázi sdružuje poskytovatele LNS z celého světa. Umožňuje jim nejen koordinovanou výměnu a přístup k informacím, ale především je významným společným hlasem při hájení jejich zájmů a prezentaci jejich pozic. Jednou z nejvíce viditelných aktivit CANSO je také spolupráda na veletrhu World ATM Congress, který probíhá pravidelně ve španělském Madridu.

ŘLP ČR, s. p., je zakládajícím členem CANSO a jeho činnosti přikládá patřičnou váhu, jak za management zdůraznil i přítomný ředitel ÚSMP Luboš Hlinovský. Své zástupce má náš podnik jak ve vybraných skupinách globálních, tak i ve všech skupinách evropské části této organizace. Cílem jednání proto byla především vzájemná výměna informací mezi zástupci v řídicích a pracovních skupinách.

Obecný názor, na kterém se shodli snad všichni ze čtrnácti přítomných zástupců, vyjadřovala skutečnost, že účast v aktivitách CANSO přináší pozitivní

bezpilotních prostředků v ČR se zaměřením na malé drony

náře v dohledné době zaobírat. Proto byl dohodnut návrh dalšího postupu, a to jednání v samostatných pracovních týmech. Pro tento návrh se vyslovila většina účastníků, jelikož se bude bezprostředně týkat jim dobře známé a blízké problematiky.

Integrace dronů: UTM platforma

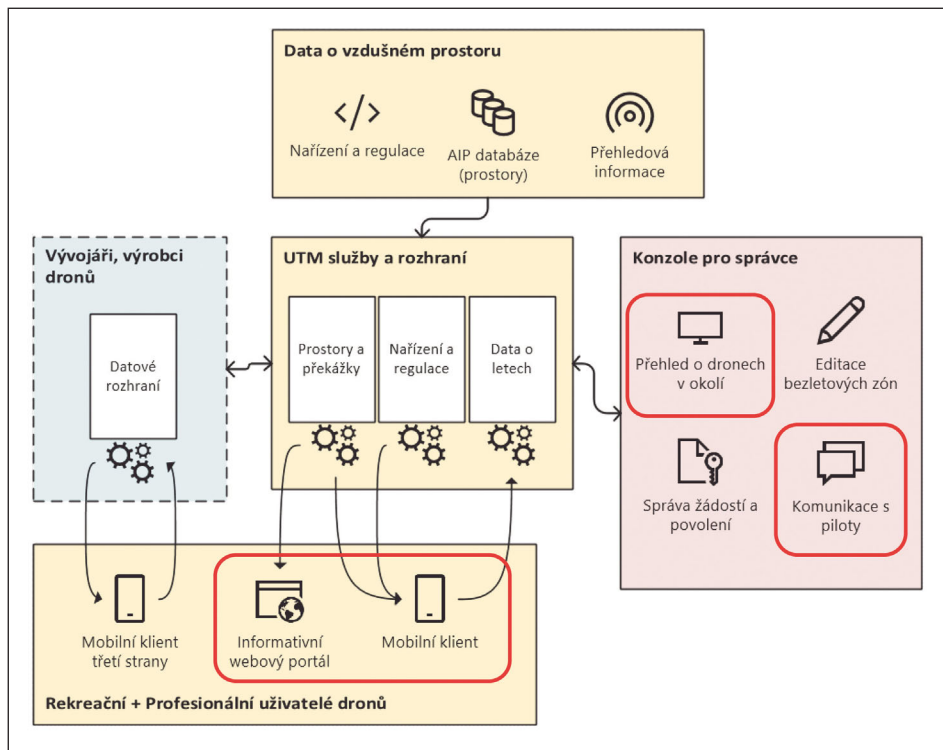
Jako základní stavební kámen integrace bezpilotních prostředků (UAS) do prostředí ATM bude implementace UAS Traffic Management (UTM) systému. Systém UTM je postaven na vzájemně výhodné spolupráci a výměně dat mezi uživateli UAS a provozovatelem UTM systému, který prostřednictvím klientských aplikací poskytuje vysokou míru přidané hodnoty a rozšiřuje povědomí o bezpečnosti mezi komunitou pilotů UAS.

Nelze očekávat, že uživatel UAS bude ovládat vysokou míru znalostí pro orientaci v letecké terminologii, proto je důležité dbát na vysokou úroveň uživatelské přívětivosti a poskytnout důležité informace těmto uživatelům vzdušného provozu ve vhodné formě. **Model klientské aplikace, což je jedna ze součástí UTM systému, je proto vhodným nástrojem pro zvýšení míry bezpečnosti ve velmi nízkých výškách (do 500ft AGL).**

Provozovatelé UAS budou do tohoto systému přispívat prostřednictvím informací o své poloze a vyplněním jednoduchého letového plánu. Regulátor a složky řízení letového provozu poskytnou do systému aktuální platná data o vzdušném prostoru, bezletových zónách a informace o platné regulaci, která bude v tomto UTM systému implementována. Tato spolupráce ve finále umožní ŘLP ČR se aktivně podílet na fungování *geo-fencingu* a stát se autoritou pro aktuální informace o bezletových zónách platných pro UAS.

Konzole pro správce

Díky spolupráci s provozovatelem UTM systému a poskytování garantovaných a aktuálních dat o vzdušném prostoru ze strany ŘLP vznikne atraktivní služba pro uživatele UAS. Zapojením uživatelů UAS do tohoto systému bude možné nastavit obousměrně výhodnou spo-



luprací a komunikační kanál mezi pilotem UAS a stanovištěm ŘLP. Díky sdílení polohy pilotem UAS bude možné provádět jeho identifikaci a získat přehledovou informaci prostřednictvím konzole pro správce.

Tento přehledový systém bude předmětem výběrového řízení a předpokládá se jeho použití na stanovištích Řízení letového provozu České republiky, která jsou zodpovědná za bezpečnost ve vzdušném prostoru v blízkosti letišť a uvnitř CTR. Konkrétní definice a technické specifikace vzejdou z procesu předběžných tržních konzultací a studie proveditelnosti. Jednou

z možností rozvoje konzole pro správce je rozšíření a delegování přístupu dalším organizacím, jejichž zájemem bude mít situační přehled o bezpilotních prostředcích v určité zájmové oblasti a přispívat na definici dynamických bezletových zón v nízkých hladinách na území České republiky.

Prezentace ze semináře lze nalézt k nahlédnutí i ke stažení na webových stránkách ŘLP ČR, s. p., v sekci O nás → Tiskové středisko → Zajímavé prezentace.

text a grafika Rostislav Pilc/DPLR, pilc@ans.cz, Ondřej Morávek/DPLR/SRPI/OPM, moraveko@ans.cz

zení letového provozu ČR v pracovních skupinách CANSO

efekt, co se týče možnosti výměny informací a zkušeností s odborníky z jiných států. Hodnocení konkrétních výstupů pracovních skupin se již lišilo více, a tak ale bylo veskrze pozitivní.

Jako příklad produktivní skupiny lze uvést *NGAP Implementation Task Force*, která úspěšně funguje jako platforma pro spolupráci s ICAO na programu *NGAP – Next Generation of Aviation Professionals*. Výhodu v podobě zprostředkování komunikace s ICAO uvedli i zástupce ve skupině *AIM Workgroup*. Aktivní z hlediska vytváření společných pozic poskytovatelů LNS pro jednání s ostatními institucemi je například evropská skupina *Policy Task Force*. Její globální obdoba, *Policy Standing Committee*, patří naopak mezi skupiny, které jsou v současné době jen málo aktivní. Sem lze zařadit i evropskou *Social Dialogue Task Force*, která ztratila na významu s přesunem těžiště sociálního dialogu na jiné platformy.

Z hlediska hodnocení podpory ze strany sekretariátu CANSO byla několika přítomnými zástupci zmíněna její nedostatečnost na globální úrovni. Na úrovni evropských skupin je sekretariát aktivní, kvůli šíři agendy zde však bude docházet k prioritizaci aktivit tak, aby i nadále poskytoval kvalitní služby. Obě témata proto budou předmětem dalších jednání.

Závěr jednání byl však i přes některé nedostatky takový, že naši účast ve skupinách CANSO lze hodnotit jako pozitivní a žádoucí i pro následující období.

text Jan Bartuška, Oddělení mezinárodní koordinace, bartuska@ans.cz; foto nwt



Generální ředitel ŘLP ČR hostem Radiožurnálu

Generální ředitel Řízení letového provozu ČR Jan Klas přijal v pondělí 28. srpna 2017 pozvání do rozhlasového vysílání Radiožurnálu Českého rozhlasu v rámci pořadu Host Lucie Výborné. Po deváté hodině dopolední se tak mohli posluchači dozvědět, kolik letadel denně prolétne nad našimi hlavami, odkud se řídí letový provoz centrálně nebo že letectví je naprosto unikátním technologickým odvětvím, protože se umí neuvěřitelně rychle učit ze svých vlastních chyb. Celý rozhovor si můžete poslechnout na webu Českého rozhlasu www.rozhlas.cz v rubrice Audioarchív, pořad Host Lucie Výborné.

text nwt, foto rkl



Kniha o historii radarů v řízení letového provozu

Na přelomu září a října letošního roku připravuje náš podnik vydání knihy Ivana Uhlíře „Historie radarů pro řízení letového provozu“, která bude s ohledem na osobu svého autora naprosto jedinečnou ve svém oboru. Cílem vydání této publikace je poskytnout českým i slovenským čtenářům z řad odborné letecké veřejnosti, studentům, ale i všem ostatním zájemcům, kteří mají vztah k technickým stránkám letecké dopravy, ucelené informace o vývoji a historii používaných radarových technologií v bývalém Československu a následně i v samostatné České republice. Kniha tak současně představuje i zajímavý pohled na schopnosti a dobré jméno českého dodavatelského průmyslu. Jak sám autor vzpomíná: „Každý nový typ radaru je poznamenán nějakou technickou výjimkou nebo i kuriozitou. Každá instalace na letišti měla svůj ojedinělý příběh nebo byla provázena významnými událostmi, na které jen občas vzpomenu přímí účastníci, pokud jsou ještě mezi námi.“ Kniha bude obsahovat i skutečně unikátní fotografie rámujiící více než šedesátiletou historii radarové techniky v naší zemi.

rkl



Fantastický svět Julese Vernea v Ledči nad Sázavou



Napadá mne otázka, zda Jules Verne jezdil na dětské tábory. Rád bych řekl, že ano. V každém případě téma letošního II. turnusu dětského tábora v Ledči bylo „Fantastický svět Julese Vernea“. K našemu překvapení jsme zjistili, že knihy tohoto autora, které jsme hlitali v dětství, současné děti neznají. Ani mladší polovina vedoucích a praktikantů by test znalostí na toto téma asi úspěšně nesložila. Přesto jsme to nevzdali a pokusili se tuto tematiku trochu rozvinout. Nutno si ve vši skromnosti přiznat, že marně. Většinu dětí přišlo divné celodenní nošení klobouků, ale to je asi tak všechno. A ono je to opravdu jedno. Táborové zážitky jsou podobné, ať už nosíte klobouky běžné kolem roku 1800, proháníte se v pirátské bárce, nebo běháte opásání kožešinou z mamuta po lese. Tento druh zážitků na vás čeká jen na letních dětských táborech.

Základní myšlenkou celotáborové hry byl příběh situovaný do města vznikajícího někdy na vrcholu průmyslové revoluce, zmítajícího se v problémech tak dobře známých z dnešní doby. Tajemný deník a v něm vyprávěný příběh jednoho outsidera směřujícího k nevyhnutelné zkáze všeho. Prostě „běčko“ jak vyšitě. Opět jsme se plavili na lodích, běhali po lese, podnikali drobné výpravy do okolí, přespávali mimo tábor, soutěžili ve sportovních kláních včetně velmi oblíbeného stolního fotbalu a řešili logické úkoly. K tomu jsme přidali pěstování rostlin v nekontaminované půdě, těžbu a následné tavení vzácné horniny. Celou dobu jsme hledali autora záhadného deníku, abychom ho odhalili a zabránili jeho pomstě. Závěrečné zneškodnění bomby bylo pak už jen pověstnou třesničkou na dortu. Stále se zrychlující pípání mělo děti znervóznit a napomoci navodit strach, že bomba vybuchne. Jak výstižně popsal jeden z „mladých vědců“: „Já myslím, že někdo spláchnul...“ Největší porci napětí tedy zažil realizační tým vedoucích, kterému se elektronické zařízení plné mikrospínačů rozbilo těsně před příchodem prvního týmu. Někteří se i divili a trochu pochybovali o kvalitách neznámého badatele. Proč tak špičkový vědec použil při přípravě bomby dřevěné kuličky na prádlo a proč zapomněl návod na zneškodnění bomby uvnitř?

Vše je již minulostí. Všechny hamburgery byly snědeny, ze závěrečného rautu nezbyl ani chlebiček, na diskotéce konečně dohrál poslední song, bláto z křtění bylo umyto, ceny rozdány a děti s úlevou vráceny rodičům. Jestli se nám to povedlo, musíte posoudit vy. Každopádně velký dík patří všem zúčastněným a také všem těm, kteří přiložili ruce k dílu, nebo těm co nás podporovali, ať už morálně, nebo věcně. Díky za to.

text a zajištění foto Oldřich Krabec

Language Corner



Wedding Vow

During the wedding rehearsal, the groom approached the vicar with an unusual offer. "Look, I'll give you \$100 if you'll change the wedding vows. When you get to me and the part where I'm to promise to love, honor and obey and forsaking all others, be faithful to her forever, I'd appreciate it if you'd just leave that part out."

He passed the clergyman the cash and walked away satisfied. The wedding day arrives, and the bride and groom have moved to that part of the ceremony where the vows are exchanged. When it comes time for the groom's vows, the vicar looks the young man in the eye and says, "Will you promise to obey her every command and wish, serve her breakfast in bed every morning of your life, as long as you both shall live?"

The groom gulped and looked around, and said in a tiny voice, "Yes." The groom leaned toward the vicar and hissed, "I thought we had a deal." The vicar put the \$100 into his hand and whispered back, "Sorry. She made me a much better offer."



Hundred Dollar Bill

Wife: Why are you late?

Husband: There was a man who lost a hundred dollar bill.

Wife: That's nice. Were you helping him look for it?

Husband: No, I was standing on it.



Silent treatment

A man and his wife were having some problems at home and were giving each other the silent treatment. Suddenly, the man realized that the next day, he would need his wife to wake him at 5:00 AM for an early morning business flight. Not wanting to be the first to break the silence (and LOSE), he wrote on a piece of paper, "Please wake me at 5:00 AM." He left it where he knew she would find it. The next morning, the man woke up, only to discover it was 9:00 AM and he had missed his flight. Furious, he was about to go and see why his wife didn't wake him up, when he noticed a piece of paper by the bed. The paper said, "It is 5:00 AM. Wake up."



Wasting time

"Class, do you know how many hours you are wasting on your smart phones daily?" A quiet hush falls over the class. One student breaks it up. "I know, Sir, let's google it!"

Připravila nwt