

# STRIP 2019

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

ROČNÍK XX

ČÍSLO 203

BŘEZEN

Laserové útoky na letadla opět výrazně přibývají

více na str. 6–7

# Statistiky provozu

Data pro níže zveřejňované číselné hodnoty jsou přebírána z oficiálních statistických údajů vedených DPLR.

## Pracovní výročí

V měsíci únoru oslaví své kulaté výročí pracovního poměru u ŘLP ČR, s. p., tyto zaměstnanci:

**15<sup>let</sup>**

**Jiří Dohnal,**  
OJTI II SONS,  
ÚPRO/Oddělení IFR

**Jan Drahokoupil,**  
pseudopilot,  
ÚVO/Oddělení pseudopilotů

**Dana Uhlíková,**  
samostatný odborný referent,  
ÚVO/Sekretariát ÚVO a Referát marketingu

**20<sup>let</sup>**

**Aleš Bednařík, Ing.,**  
vedoucí řídicí letového provozu I,  
ÚPRO/Oddělení letových provozních služeb Brno

**Dušan Kašík, Ing.,**  
samostatný řídicí letového provozu I,  
ÚPRO/Oddělení APP/TWR Praha

**Ján Petko, Ing.,**  
zaměstnanec RCC,  
ÚPRO/RCC

**Jaroslav Vašík,**  
vedoucí řídicí letového provozu I,  
ÚPRO/Oddělení letových provozních služeb Brno

**25<sup>let</sup>**

**Libor Škoda, Ing.,**  
ředitel divize provozu CNS-ATM systémů,  
ÚPRO/Sekretariát DPAS

**30<sup>let</sup>**

**Petr Pína, Ing.,**  
pracovník údržby ZLT II,  
ÚPRO/Oddělení RLB Buchtův kopec

**50<sup>let</sup>**

**Alexandra Mrzenová,**  
specialista LIS NOF - VS,  
ÚPRO/Oddělení mezinárodní kanceláře NOTAM

*Všem jubilantům redakce blahopřejel!*

### LEDEN 2018/2019

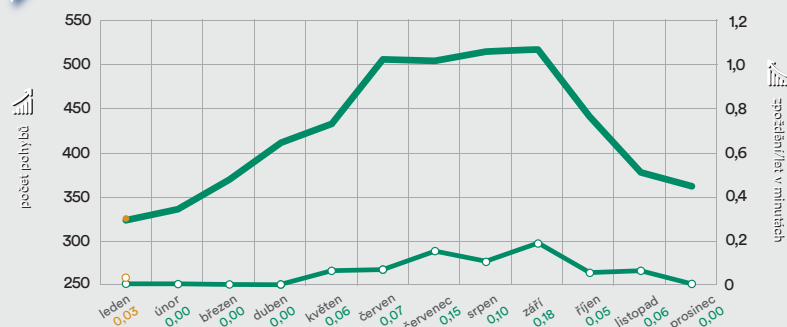
#### Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

| celkem |        | nárůst provozu v % | nejvyšší počet/den |             | nejvyšší počet/hod. |             |
|--------|--------|--------------------|--------------------|-------------|---------------------|-------------|
| 2018   | 2019   | 18/19              | 2018               | 2019        | 2018                | 2019        |
| 10 091 | 10 128 | 0,4                | 386 (8. 1.)        | 399 (4. 1.) | 35 (26. 1.)         | 41 (18. 1.) |

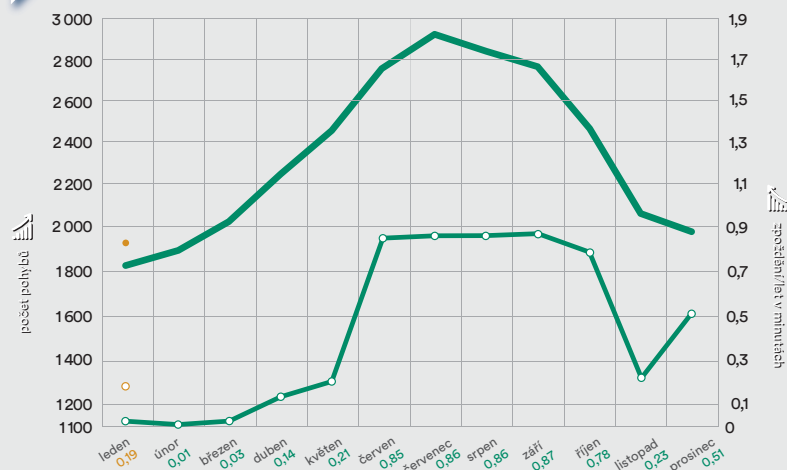
#### Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

| celkem |        | nárůst provozu v % | nejvyšší počet/den |               | nejvyšší počet/hod. |              | průměrné zpoždění na let v min. |      |
|--------|--------|--------------------|--------------------|---------------|---------------------|--------------|---------------------------------|------|
| 2018   | 2019   | 18/19              | 2018               | 2019          | 2018                | 2019         | 2018                            | 2019 |
| 56 730 | 60 052 | 5,86               | 2 031 (12. 1.)     | 2 154 (4. 1.) | 175 (26. 1.)        | 201 (14. 1.) | 0,03                            | 0,19 |

### Srovnání počtu denních pohybů a průměrného zpoždění na let/LKPR



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



### Pohyby na regionálních letištích

|               | BRNO         |              | OSTRAVA      |            | KARLOVY VARY |            |
|---------------|--------------|--------------|--------------|------------|--------------|------------|
|               | 2018         | 2019         | 2018         | 2019       | 2018         | 2019       |
| IFR           | 1 038        | 745          | 502          | 445        | 115          | 197        |
| VFR           | 1 164        | 995          | 700          | 361        | 47           | 74         |
| <b>CELKEM</b> | <b>2 202</b> | <b>1 740</b> | <b>1 202</b> | <b>806</b> | <b>162</b>   | <b>271</b> |
| MLČ           | 784          | 639          | 582          | 380        | 73           | 148        |

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 nácvik postupů IFR přiblížení.

### AKTUALITY

#### Změna režimu vstupu se zvířaty do areálů a objektů ŘLP.

Od 1. 3. 2019 je zakázán vstup osob se soukromými zvířaty do areálů a objektů ŘLP. Zakaz vstupu se zvířaty do areálů a objektů ŘLP se nevztahuje na služební zvířata doprovázející příslušníky bezpečnostních složek státu a složek IZS, pokud v souladu s platnými zákony plní služební povinnosti a na asistenční psy při doprovodu osob se zdravotním postižením. Uvedený režim bude implementován dle směrnice č. SM/12/0060 – Režim vstupu osob a vjezdu vozidel do areálů a objektů ŘLP ČR, s. p., a do neveřejného prostoru letišť, formou aktualizace směrnice.

Dokončení rozhovoru s **Milanem Vaněčkem**, vedoucím oddělení letových poplatků a řízení pohledávek

# Ve vymáhání pohledávek za letové poplatky jsme úspěšní na 99,7 %

**Milane, minule jsme na začátku velmi zajímavé téma, a to jak se vám v oblasti účtování poplatků a případně pozdějším vymáhání pohledávek spolupracuje s různými národnostmi. Zmínili jste Čínu a Rusko, co ostatní země?**

Obecně lze říci, že všechny země, mimo Evropu a svět s podobným hodnotovým vnímáním jako Evropa, pro nás mohou znamenat určité složitosti v komunikaci. Na druhou stranu nebývá jednoduché se domluvit třeba i s odběrateli ze Spojených států amerických, protože tam zase vyžadují spoustu papírování, spoustu podkladů. Funguje tam jiný, přísnější daňový režim, v rámci něhož vyžadují, aby jim každý dodavatel podepsal poměrně obsáhlé a daty překypující prohlášení obsahující informace o tom, kdo jsme, jaké služby poskytujeme a jakým způsobem. Pokud nemají toto prohlášení k dispozici, mají právo si strhnout srážkovou daň při platbě našich faktur. To samozřejmě nechceme, naopak chceme, aby nám faktury uhradili v plné výši, proto jsme se museli jejich systém „papírování“ naučit. Jejich formuláře mají určitý specifický žargon, ve kterém už se dnes vyznáme.

Nejsložitější, co se týče papírování, jsou odběratelé v Indii, ti vyžadují ještě více dokumentace než v USA, z našeho pohledu až někdy ne zcela relevantní ke službám, které fakturujeme. Například čas od času musíme podepisovat prohlášení typu „*Já ten a ten, bytem tam a tam, syn toho a toho*“, což v evropském kontextu vypadá úsměvně, ale v Indii je zřejmě z hlediska koloniálního zvykového práva důležité, kdo je čí otec a syn, a s ohledem na to se tam úředně jedná.

Z hlediska pomalejší platební morálky i rozvláčnosti celého procesu je jednoznačně negativně vede Itálie, a to i s ohledem na stabilitu dopravců a ekonomických problémů leteckých společností. Dalšími podobnými zeměmi jsou třeba Řecko nebo státy na Balkáně. Neplatí to samozřejmě sto procentně, jedná se o dosti hrubou generalizaci, třeba nynější největší řecký dopravce je jeden z nejsolidnějších zákazníků a i z hlediska cestujícího má jedny z nejlepších služeb v Evropě.

**A naopak státy, se kterými se nám spolupracuje nejlépe?**

To je trochu zrádná otázka, hned vysvětlím proč. Z důvodů snížení nákladů u mnoha leteckých společností, protože ty jsou v oboru letectví nejvíce vystaveny konkurenčním tlakům a šetří náklady až na úplné dno, celou ekonomickou agendu včetně účetnictví tyto společnosti ze Západní Evropy outsourcingují. Takže například při komunikaci s Lufthansou se vlastně bavíte s lidmi v Krakově, se švýcarskou společností s lidmi na Filipínách, se skandinávskou společností s lidmi v Indii apod. Najaté společnosti a jedinci, kteří pro letecké dopravce tyto ekonomické služby zajišťují, mají mnohdy velmi

úzký a omezený pohled, neznají a ani záměrně nemohou znát všechny souvislosti. Mají jasně daný postup přijetí, kontroly a zaplacení faktury, ale s ohledem na již zmíněné skutečnosti to ne vždy funguje.

Další překážkou je, že letecké společnosti mnohdy vyžadují zasílání faktur a ekonomických dokumentů na určité e-mailové adresy a v předem daném neměnném formátu. Je to proto, že jsou tříděny automaticky systémem na základě nastavených parametrů, a tím vzniká hned dvojí riziko. Za prvé nebezpečí z prodlení, nebezpečí nedorozumění a v poslední době také nebezpečí potenciálního podvodu. Stává se, a například EUROCONTROL těchto případů řeší hodně, že se na odběratele služby napojí pod-

systému řízení letového provozu, jako nástroj nám slouží kromě různých technických převodních systémů ve správě I.C.C. také ekonomický a účetní systém EUS, kde využíváme modul letových poplatků. Ten zobrazuje seznam všech letů za každý jednotlivý den, máme možnost parametry jednotlivých letů kontrolovat a případně opravovat a jako výstup nám pak systém spočítá konkrétní fakturu. Dokáže také zpracovat dávku dat, která odchází do EUROCONTROL jako podklad pro fakturaci traťových služeb, která probíhá v jeho sídle v Bruselu. Tam se totiž sbírají data od všech národních poskytovatelů letových služeb, aby mohla být vyhotovena jedna jediná faktura za přelet všech členských států jednomu odběrateli.

*„Nejsložitější, co se týče papírování, jsou odběratelé v Indii, ti vyžadují ještě více dokumentace než v USA, z našeho pohledu až někdy ne zcela relevantní ke službám, které fakturujeme.“*

**Jaké mohou nastat komplikace v procesu zpracovávání letových poplatků?**

Naše služby jsou poskytovány na základě ustanovení evropské legislativy a na základě pověření naším zřízovatelem a regulátorem. Zásadní je fakt, že podnik nemá s jednotlivými odběrateli našich služeb uzavřené žádné dvojstranné dohody. Z mnoha důvodů by to nebylo možné, zvláště ve chvíli, kdy funguje systém otevřeného nebe, a poskytujeme službu každému letadlu, které se objeví v našem prostoru odpovědnosti.

Tím, že si dopravce podá letový plán a vstoupí do našeho vzdušného prostoru, naši řídicí letového provozu letu poskytnou službu řízení letu, a z toho vznikne určitý statistický záznam jako součást faktury danému dopravci, nám vzniká právní nárok na zaplacení. To může být i nevýhoda právě při vymáhání pohledávek, protože nemůžeme argumentovat žádnou uzavřenou smlouvou.

Občasné potíže nastávají třeba u soukromých letadel, kdy zjišťujeme identitu příjemce faktury až ve chvíli, kdy je daný let ukončen. Samozřejmě na to využíváme různé nástroje, ale ve všechny databáze ve světě jsou ve svých údajích přesné.

Nejvíce nás tedy zatěžuje právě určení identity dopravce. Samotné letadlo sice někomu patří, je zapsané na konkrétní osobu nebo společnost v rejstříku dané země, ale skutečným provozovatelem určitého letu může být úplně někdo jiný.

**V podniku pracujete od roku 1991 a rovnou jste nastoupil do oddělení letových poplatků, ve kterém pracujete dodnes.**

Ano a ta práce mě pořád baví a naplňuje, i proto, že letectví je zároveň můj koníček. Jsem amatérský letecký fotograf, nadšený cestovatel exotickými leteckými společnostmi, sbírám registrace letadel. Tady se má práce se zálibou vlastně propojuje, protože pod jednotlivými záznamy o letu a hmotnosti letadla si dokážu představit i jak to letadlo vypadá, jaký je to typ a občas se mi to při argumentaci velmi hodí.

vodník a snaží se požadovat najednou zasílání plateb úplně jinam, než je nastaveno. A vzhledem k počtu lidí, kteří se v tomto procesu ocitají, není možné, aby všichni znali všechny, se kterými spolupracují, dané firmy tak ani nemusí tušit, komu platí a s kým komunikují.

**Pojďme se podívat na druhou neméně důležitou část vaší práce, a to jsou letové poplatky. Můžete, Milane, čtenářům přiblížit, jak se letové poplatky vypočítávají?**

Celý systém vychází z evropské legislativy, včetně stanovování výše cen za letové navigační služby, z dokumentů *Charging Regulation* a *Performance Regulation*. Ten první upravuje konkrétní způsob, jakým se poplatky stanovují. Zjednodušeně řečeno členské státy si dají dohromady své náklady sestávající z nákladů podniku zodpovědného za řízení letového provozu a případně dalších subjektů zajišťujících například meteo-služby a regulaci a vypočítá se suma nákladů, stanoví se předpokládaný objem provozu pro dané období a dostaneme jednotkovou cenu. Ta je stanovena pro oba druhy služeb, přibližovací a letištní, odděleně. Pro traťové služby je pak stanovena v rámci jednotného systému traťových poplatků EUROCONTROL.

Tato cena platí pro celé dané období a figuruje na všech fakturách jako cena za *kalkulační jednici* (service unit), v češtině používáme termín přibližovací nebo přeletová jednotka. V ní se odráží faktor hmotnosti letadla v obou dvou případech a faktor vzdálenosti v případě fakturace za traťové navigační služby.

Pro výpočet dostáváme živá data přímo ze



# Postřehy z ECTL

píše z Bruselu Ladislav Mika,  
zástupce ČR, State Liaison Office



V polovině února se objevily na veřejných plochách v Bruselu čerstvě vysázené primule, macešky a fialky a zahradníci dobře věděli, že předjaří přichází a květiny již nespálí noční mrazík. Současně s předjařím však přichází méně romantická činnost, a to série stávek. A začalo to 13. února stávkou hned generální, která významně narušila běžný život. Z okna kanceláře, kdy denně vidím množství letadel po vzletu nebo na přistání, se ten den vyskytl smutný pohled – ani jedna mašina ve vzduchu.

Vrátme se však k letovým dnům, dovolím si zmínit ještě pár zajímavých údajů z roku 2018. Zpoždění se dotklo 334 milionů cestujících, tj. nárůst o 26 % oproti roku předchozímu. Celkové náklady vyplývající ze zpoždění dosáhly ohromné částky 17,6 miliard EUR (+ 28 %). V Evropě je denně vykonáno v průměru 5 000 vojenských letů (většinou operational air traffic), jeden z důležitých úkolů ECTL je také příspěvek k bezpečnému a efektivnímu využívání vzdušného prostoru civilními a vojenskými lety. Letový provoz za období 1990–2014 narostl o 80 % a pro období 2014–2035 se očekává další nárůst o 45 %.

Nyní aktuální souhrn činnosti a jednání v rámci ECTL v únoru a na počátku března. ECTL informoval o provádění letových testů ADS-C v Maastricht Upper Area Control Centre připravovaných pro využití datové linky v rámci SESAR 2020.

Vzhledem k nárůstu počtu dronů je nutné k zajištění bezpečného pohybu ve vzdušném prostoru jasně stanovit pravidla jejich létání a začlenění do systému řízení letů. Z toho důvodu ECTL v součinnosti s EASA připravil návrh materiálu UAS ATM Flight Rules a jeho zapracování do stávajícího SERA – the Standard European Rules of Air.

Generální sekretářka ICAO a DG ECTL formalizovali novou dohodu o spolupráci v oblasti letectví. ICAO a ECTL budou pracovat na společných výcvikových programech a speciálních kurzech zaměřených zejména na řízení letového provozu, kybernetickou bezpečnost a regulaci pro ATM security.

Návrh European ATM Master Plan 2019 byl ze strany ECTL zaslán SESAR Joint Undertaking (SJU). Téměř rok trvající práce zahrnuje také extenzivní koordinaci s uživateli vzdušného prostoru (včetně GA a komunity dronů), ANSPs, letišť, EK, EASA, vojenské části/EDA a ECTL NM. V následujícím období SJU provede doladění materiálu a rychlou konzultaci před jeho vydáním.

Dne 18. 2. 2019 se uskutečnila koordinační porada všech SLO, na které byly shrnuty informace s vyhodnocením roku 2018 a opatřeními ke snížení zpoždění. Následně se uskutečnil jednání, kde jednotliví SLO budou prezentovat činnosti v oblasti ATM v jednotlivých zemích.

Počátkem března se uskutečnilo další *hardtalk* tentokrát se CEO Ryanair Michaelem O'Learym. Od roku 1994, kdy se ujal vedení této společnosti, uskutečnil překvapivou transformaci a přeměnil malou leteckou společnost s přibližně 10 letadly přepravujícími ročně asi 1,12 milionů cestujících na dnešní letecký titán – největší evropskou leteckou společnost s přibližně 440 letadly a s dalšími 210 objednanými stroji. Denně uskuteční téměř 2100 letů a každoročně v průměru přepraví více než 130 milionů cestujících. Před několika lety uvedl, že jejich rychlý růst by nebyl možný bez opatření a zlepšení prováděného ECTL. Ve svém vystoupení zaměřil pozornost na klíčové otázky pro evropské letectví, a co je potřeba vykonat k dalšímu zlepšení situace.

S cílem vytvoření lepších podmínek ECTL zajistil rekonstrukci prostoru v přízemí budovy a otevření kanceláří pro EK, CANSO, IATA, ERA, A4E, IFATCA.

Na závěr něco mimořádného z létání. Dne 11. 2. 2019 došlo ke kuriózní diverzi letadla Boeing 737 společnosti JET2 do Manchesteru při letu z Glasgow do Tenerife. Důvodem mezipřistání byl nedostatek horké vody pro kávu a čaj. Cestující byli později přesměrováni na jiný let a do svých finálních destinací se dostali. Zatímco nám se situace může zdát komická, cestující příliš pobavení nebyli a neváhali dát své rozhořčení najevo. Pak se jim snažte zavděčit. Musí se ale konstatovat, že tohle kafe vyšlo pěkně drahoo...

Co je oproti tomu jiná diverze letadla B 777 224ER z ledna tohoto roku na lince z New Yorku do Hong Kongu. Z důvodu zhoršení zdravotního stavu jednoho z cestujících musela posádka provést neplánované přistání na kanadském letišti Goose Bay, kde v dané době ukazoval teploměr minus 30° C. Když chtěl letoun po vyložení postiženého cestujícího pokračovat, objevily se technické potíže – zamrzlý mechanismus blokoval zavření dveří. Kapacita odbavovací budovy rozhodně neodpovídala potřebám všech 250 pasažérů, ti to tak strávili více než 14 hodin v letadle, než se k nim dostalo náhradní, tím pak odletěli do Newarku, kde byl jejich původní let zrušen.

## Změna OŘ ŘLP ČR od 28. února 2019

Tomáš Tržický, ÚGR/USMP/OSV

Posledním únorovým dnem tohoto roku vstupuje v účinnost změna organizačního řádu podniku. Menší upřesnění textu souvisí se změnou prostoru odpovědnosti FIC Praha ke dni 28. 2. 2019 a týká se pouze kapitoly 6.7.7.5.7 – oddělení FIC a kapitoly 6.7.9.5.2 – oddělení letových provozních služeb Brno, Ostrava, Karlovy Vary. Tato změna nemá vliv na organizační strukturu podniku.

## Charitativní sbírka

Eva Pelikánová, LIS-NOF



Téměř aprílové počasí nám dává tušit, že zima je už za námi, a zároveň naposledy připomíná naši Vánoční charitativní sbírku s Nadací Divoké husy. Jak se již stává skoro neměnným pravidlem, vybralo se opět přes třicet tisíc korun. A kam s nimi letos? O tom jako vždy rozhodne anketa na intranetu. Do 21. 3. 2019 máte možnost hlasovat, který z projektů vás nejvíce oslovuje. Všem dárcům děkujeme a přejeme příjemné jaro (léto, podzim, a nakonec i zimu)!

## Podnik tweetuje

Retweetnuto uživatelem ŘLP ČR / ANS CR  
ŘLP ČR / ANS CR @letovyprovoz · 22. 2.  
Na českém nebi je "fíčák" i na začátku roku 2019. Přesněji - 61 304 pohybů za leden 2019. Pro srovnání: takové číslo jsme @letovyprovoz dosáhli v provozní špičce za červenec v letní sezóně roku 2008.

| Month    | 2018   | 2019   |
|----------|--------|--------|
| leden    | 61 304 | 55 199 |
| únor     | 54 965 | 55 919 |
| březen   | 73 010 | 82 729 |
| duben    | 73 010 | 82 729 |
| květen   | 82 729 | 82 729 |
| červen   | 82 729 | 82 729 |
| červenec | 82 729 | 82 729 |
| srpen    | 82 729 | 82 729 |
| září     | 82 729 | 82 729 |
| říjen    | 82 729 | 82 729 |
| listopad | 82 729 | 82 729 |
| prosinec | 82 729 | 82 729 |

Retweetnuto uživatelem ŘLP ČR / ANS CR  
ŘLP ČR / ANS CR @letovyprovoz · 1. 3.  
@letovyprovoz spolu se svými partnery intenzivně pracuje na konceptu Smart Sky, jako dynamického řešení provozu UAV v českém vzdušném prostoru (UTM/ATM).

Jakub Karas @jakubKaras3  
Dnešní konference Innovation in Aviation v Praze, kde ŘLP prezentovalo zavádění UTM a koncept Chytré nebe pro drony, na kterém spolupracujeme a v ČR tak potřebujeme, pokud chceme být mezi světovými lidry. #drony #UTM #rlp #smartsky #airmap #upvision

## AisView nově na vašem mobilním zařízení

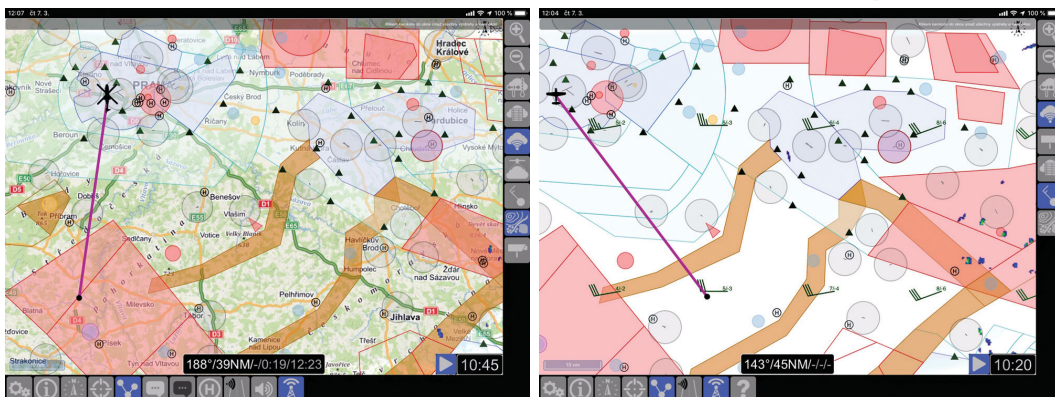
Iva Rýdlová, Oddělení systémů a dat AIM

Webová aplikace AisView – [aisview.rlp.cz](http://aisview.rlp.cz), je poskytovaná sekci AIM a administrovaná oddělením systémů a dat AIM. Vývoj aplikace je již 10 let zajištěn ve spolupráci s českou dodavatelskou společností Foxtrot Technologies, s. r. o., zabývající se tvorbou webových a mobilních aplikací a vývojem software.

Uživatelé mohou aplikaci používat na zařízeních s operačním systémem Windows prostřednictvím doporučených internetových prohlížečů Internet Explorer, Google Chrome a Mozilla Firefox. AisView je dostupné rovněž ve dvou jazykových formách, v české a anglické verzi, což umožňuje užívání aplikace i zahraničním uživatelům.

**Od podzimu 2018 je AisView k dispozici uživatelům též jako mobilní aplikace stažitelná z AppStore a GooglePlay.**

Pro její spuštění je potřeba použít mobilní zařízení minimálně s verzí 6 u Androidu a 10 u iOS. A jaké jsou výhody mobilní verze? Je to hlavně dostupnost offline a ergonomie ovládání, která je zaměřená na podmínky za letu. Aplikace používá stejná garantovaná data jako webová verze, rozdíl je však v tom, že si pravidelně ukládá data do své paměti, a je proto možné využít je třeba na palubě letadla mimo jakýkoliv signál mobilního operátora.



Aplikace AisView byla původně určena široké letecké veřejnosti, zejména pak pilotům letů VFR. V současnosti je čím dál více využívána také jako pracovní nástroj pro interní potřeby zaměstnanců ŘLP. Je používána na pracovišti AMC, kde jsou zpracovávány žádosti o vyhrazení vzdušného prostoru ve spolupráci s vojenskou částí AMC, na oddělení mezinárodní kanceláře NOTAM za účelem kontroly zpráv NOTAM, na oddělení FIC poskytující letovou informační službu a na oddělení ASO. Aplikace si našla své místo i mezi zaměstnanci divize plánování a rozvoje, kteří AisView používají jako nástroj umožňující přehledné zobrazení vzdušného prostoru při zpracování nových postupů pro poskytování letových navigačních služeb. Interní využití aplikace je umožněno rovněž žákům CANI v rámci jednotlivých kurzů. V současné době se okruh uživatelů rozšířil i mezi organizace státní správy. Aplikace začala být používána na Úřadě pro civilní letectví ČR, na Ministerstvu dopravy ČR i armádními složkami na Ministerstvu obrany ČR. Uživatelé mohou s aplikací pracovat buď jako neregistrovaní uživatelé, kde je dostupnost informací omezená, nebo formou registrovaného přístupu s možností vlastního uživatelského nastavení. Registrovaní uživatelé mají možnost využívat další zobrazovací funkce, včetně možnosti zadávat žádosti o vyhrazení vzdušného prostoru, podklady pro vydávání letištního NOTAM, navigační výstrahy a od zimní sezony 2018/2019 lze využít i formulář pro zaslání SNOWTAM.

**Jaké informace mohou uživatelé v AisView získat?** Aplikace zobrazuje statická data ve formě vybraných informací z AIP, VFR příručky či AIP/VFR supplementů. Dostupná jsou rovněž i dynamická data zahrnující zprávy NOTAM, SNOWTAM, AUP/UUP a též METEO informace – textová OMET data (pozorování, předpovědi a výstražné informace) a obrazová meteo data (radar, TAR, družice, detekce blesků a předpovědní mapy výškového větru).

Všechny objekty jsou do databáze aplikace ukládány v časových variantách, což umožňuje vždy zobrazovat nebo používat pouze data platná pro daný vybraný časový úsek. Klíčové je z pohledu zobrazování aktuálních informací především včasné zapracování vydaných AIRAC změn, AIP a VFR supplementů, vydaných NOTAM, zpráv AUP/UUP a meteorologických informací.

**Vzhledem k neustále narůstajícím požadavkům má AisView nyní již 13 specializovaných modulů!** Významná je spolupráce s Leteckou záchrannou službou, jejíž piloti již několik let využívají offline verzi, vytvořenou pro přípravu letu k místu zásahu. Jedním z posledních přírůstků je mapa určená pro předletovou přípravu „dronařů“, DronView ([dronview.rlp.cz](http://dronview.rlp.cz)) a v přípravě je mapa MetView se souhrnem meteo informací.

V případě vašeho zájmu o bližší informace o AisView nebo o možné využití aplikace k vašim pracovním účelům kontaktujte provozní administrátorku systému paní Ivu Rýdlovou.



### OBJEKTIV

V sobotu 16. února se v prostorách pražské Lucerny konal již XXVII. ročník Leteckého plesu, který pořádají společně Český svaz letectví, společnost Aviatik, Velitelství vzdušných sil Armády ČR, Letecká amatérská asociace ČR a Aeroklub České republiky. Roli moderátora tradičně převzal Alexandr Hemala, hudební doprovod po celý večer zajišťoval Orchestr Václava Hybše a hlavní pěveckou hvězdou se pro letošek stala Petra Černocká. Nechybělo vystoupení leteckých modelářů i slosování o ceny. Významným hostem se stal brigádní generál a pilot RAF Emil Boček slavící toho času již 96. narozeniny. Generálním partnerem této společenské události se opět stalo Řízení letového provozu České republiky.

## Inspirační

připravila nwt

*„Když jsem přišel s nápadem obletět svět letadlem na solární pohon, říkal jsem si, že to bude pěkné poselství pro budoucnost techniky, energetiky i životního prostředí.“*

**Dr. Bertrand Piccard (\* 1958)**, švýcarský psychiatr a vzhoduplavec; v roce 2007 představil model letadla na solární pohon – Solar Impulse, se kterým přeletěl území USA a jako první na světě přeletěl v roce 2016 se solárně poháněným letounem Atlantik

*„Vypadá to, že práce inženýrů, kreslíčů, počítačů v projekčních kancelářích spočívá zdlánlivě jen ve vybrušování a uhlažování, zde v nadlehčení určitého spoje, tam zas ve vyvážení křídla, až je na konec ani nepozorujeme, až už to není křídlo zavěšené na trupu, ale tvar dokonale rozvinutý, konečně vyloupenutý ze svého kadlubu, jakýsi spontánní a tajemně spjatý celek týchž vlastností, jaké má báseň.“*

**Antoine Marie Jean-Baptiste Roger, hrabě de Saint Exupéry (1900–1944)**, francouzský spisovatel, letec, často je považován také za filosofa a humanistu; z knihy Země lidí

*„Kokpit byl mou kancelář. Bylo to místo, kde jsem prožil spoustu pocitů a naučil se spoustu věcí. Bylo to místo, kde se pracuje, ale také sní. Bylo to místo smrtících setkání, při kterých jsem toho zjistil hodně o životě. Naučil jsem se hodně o radosti a starostech, o pýše, pokoře, o strachu a o tom, jak ho překonat.“*

**Brian Shul (\* 1948)**, válečný veterán vietnamské války a důstojník letectva Spojených států (USAF), v jehož službách absolvoval celkem 212 bojových misí

*„Letectví je odvětví techniky, které ze všech nejméně promíjí chyby.“*

**Freeman John Dyson (\* 1923)**, teoretický fyzik a matematik; známý je svou koncepcí tzv. Dysonovy sféry

*„Jedna z nejkrásnějších věcí na létání v jednomístném letadle je to, že jste v opravdu kvalitní společnosti.“*  
anonymní letecké moudro



# Letecká doprava v prudkém rozmachu

FM

Když se na začátku 90. let minulého století rozšířil fax, hovořilo se o budoucím útlumu letecké dopravy. Když se začaly používat videokonference a konferenční telefonická spojení, objem letecké dopravy se měl podstatně snížit. Dnes, v době mobilních telefonů s nepřetržitým a laciným datovým i obrazovým spojením, je letecká doprava na svém vrcholu.

Aniž bychom zabíhali do podrobností, řekněme, že leteckou dopravu podpořilo zlidovění její ceny, růst životní úrovně obyvatel nejen vyspělých, ale hlavně asijských rozvojových zemí a také změna způsobu života. Informační technologie nezpůsobily krach letecké dopravy, ale naopak to, že lze stále více dovedností a činností vykonávat kdekoli na světě a být přitom stále v práci, cestování podpořily.

Podle statistik Mezinárodní asociace letecké dopravy (IATA) se od roku 2013 zvýšil počet letadly přepravených osob o 46 % na loňských 4,34 miliardy. Objem přepravených nákladů stoupl z 51,7 mil. tun v roce 2013 na 63,7 mil. tun v loňském roce, a to je skoro o čtvrtinu.

Obsazenost letadel v osobní dopravě stoupla ze 79,6 % na téměř 82 procent. Ani finanční ukazatele nejsou bez zajímavosti. Příjmy v letecké dopravě za posledních pět let stouply o 14 % na 821 mld. USD (18 396 mld. Kč) a návratnost investovaného kapitálu se zvýšila ze 4,8 na 8,6 procenta. Ve 28 zemích Evropské unie bylo v roce 2016 letecky přepraveno v průměru 1,9 cestujícího na jednoho obyvatele. Absolutně nejvyšší počet leteckých cestujících vykazovala Velká Británie, avšak v poměru k počtu obyvatel byl v roce 2016 význam letecké dopravy zvláště vysoký pro rekreační ostrovy Maltu a Kypr (11,2 a 10,5 přepraveného cestujícího na jednoho obyvatele), stejně jako na Islandu (20,3 cestujícího na obyvatele) a v Norsku (7,2 cestujícího na obyvatele). Nejnižší poměry byly zaznamenány pro 10 východních a pobaltských členských států, z nichž každý vykazoval v roce 2016 průměry nižší než dvě osoby cestující letadlem na obyvatele.

S pojmem cestování a turistika si lidé většinou spojí představu rovnoměrného přemísťování obrovského množství lidí po celém světě. Ve skutečnosti se ale jedná spíše o koncentraci velkého množství lidí na několika relativně málo místech. Jsou města a místa, kde už je turistika natolik masivní, že působí potíže sociální i ekonomické.

Velmi názorným příkladem koncentrace lidí jsou letiště. Největším vzdušným přístavem v Evropě Londýn-Heathrow ročně projde 76 milionů lidí. To je více než 208 tis. osob za 24 hodin. Pražské Letiště Václava Havla Praha loni odbavilo rekordních 16,8 milionu cestujících, tj. o 9 % více než v roce předcházejícím. To je zhruba 46 000 osob za den, takže letištěm denně jakoby projde jedna Mladá Boleslav nebo dvě a půl pražské O2 arény, druhé největší hokejové arény v Evropě. Její návštěvníci i obyvatelé ze širokého okolí vědí velmi dobře, co to obnáší, když se hala zaplní a když se po akci evakuuje. Představme si tento pohyb dvakrát až třikrát za 24 hodin. U letiště ještě musíme připočítat vlastní zaměstnance letiště (přibližně 2 600), zaměstnance přidružených a spolupracujících firem a posádky letadel. Loni se zde uskutečnilo více než 155 tisíc vzletů a přistání. Lidé procházející ruzyňským letištěm se zde ovšem zdrží, někdy i několik hodin – potřebují si odpočinout, najíst se a napít, odskočit si. To vše za plného provozu, včetně zásobování, čištění, úklidu, odbavování cestujících i zavazadel, za přísných bezpečnostních opatření.

Letiště jsou zpravidla prvním místem v jiném státě, se kterým se návštěvník z ciziny seznámí. Bývají proto s velkou péčí projektována, budována i provozována – jako výkladní skříň té které země. Letiště Václava Havla Praha si v tomto směru nezádá se světovou špičkou. Jeho výstavba začala v roce 1932 podle návrhu architekta Adolfa Beneše. V roce 1937, kdy bylo dokončeno, bylo také oceněno zlatou medailí na Mezinárodní výstavě umění a techniky v Paříži. První letadlo (Douglas DC-2) zde přistálo 5. dubna 1937 v 9 hodin ráno. Patřilo Československé letecké společnosti a cestovalo na lince Piešťany-Zlín - Brno - Praha. Hodinu po něm přistál další letoun společnosti Air France na mezinárodní lince z Vídně do Drážďan. Ve svých prvních letech provozu letiště odbavovalo zhruba 13 tisíc cestujících ročně.

V lednu 2019 Letiště Praha otevřelo novou komerční zónu na Terminálu 2 o celkové rozloze 2 200 m<sup>2</sup>. V nově vzniklém prostoru v části za bezpečnostní kontrolou se nachází šest retailových obchodních jednotek a jedna restaurace s jídelním koutem. Prostor byl následně doplněn také dětským koutkem. Naproti tomu část zóny před bezpečnostní kontrolou ve veřejné části odletové haly Terminálu 2 bude využita pro servisní přepážky nebo čekárnu pro cestující se zdravotním omezením. Projekt nové komerční zóny reaguje na rostoucí počet cestujících a je největším rozšířením komerčních prostor na Terminálu 2 od jeho otevření v roce 2006.

Za rok 2018 získalo Letiště Praha cenu Airport Service Quality Award, kterou každoročně uděluje mezinárodní sdružení letišť Airports Council International (ACI) nejlepšími letišti s prokazatelně nejvyšší spokojeností cestujících s poskytovanými službami. O místo v kategorii 15–25 milionů odbavených cestujících se Letiště Praha dělí s letišti v Athénách a Helsinkách. Dlouhodobou spokojenost cestujících ukázal i poslední průzkum uskutečněný mezi českou létající populací na konci loňského roku, celkový dojem z letiště jako velmi dobrý či spíše dobrý označilo celých 97 % dotazovaných.

## Laserové útoky na opět výrazně

text a zajištění grafiky Radka Hrubá, Oddělení

Nejen české civilní letectví stále více ohrožuje již několik let známý nebezpečný fenomén. Ozářování letadel pomocí laserových zařízení poměrně vysokého světelného výkonu působí rušivě a mohou oslňovat posádku nejen přistávajícího či startujícího letounu, ale i letadla ve vysokých hladinách. V případě přímého zásahu oka mohou způsobit až vážné a nevratné poškození oční sítnice.

Tento typ útoků zaznamenali čeští piloti poprvé v roce 2009. V následujícím roce došlo k výraznému zvýšení počtu případů ozářování letadel. Za rok 2010 bylo ve světě hlášeno až 65 případů ozáření laserem, které byly klasifikovány jako přímé ohrožení bezpečnosti letu.

Laser je charakterizovaný jako zdroj koherentního záření, které se vyznačuje monochromatickostí, vysokou směrovostí, vysokou hustotou energie. Málokdo si ale uvědomuje, co tyto pojmy znamenají. Běžné technické světelné zdroje, které nás obklopují, mají výkon desítek až stovek wattů. Naproti tomu běžně dostupné malé laserové zdroje (ukazovátka, pointry) mají vyzářený výkon jen několik jednotek, popř. desítek miliwattů. Srovnáním těchto hodnot vzniká dojem, že v porovnání s klasickými zdroji nemůže, s tak malým vyzářeným výkonem, laser ublížit. U laseru je ale tento výkon vyzářen na jediné vlnové délce a při rozbíhavosti laserového svazku např. 1 miliradián má stopa v kilometrové vzdálenosti průměr přibližně jen jeden metr. Dále například svítivost jedno miliwattového laseru může být až desetkrát větší než je svítivost Slunce. Pro lidské oko může takový 5 miliwattový laser způsobit nevratné změny na sítnici až na vzdálenost 16 metrů. K tomu stačí doba ozáření jen 0,25 s.

Z hlediska barvy světla, vnímá lidské oko nejcitlivěji zelenou barvu (vlnová délka 535 nm), která je právě z uvedeného důvodu nejčastěji použita pachatelů laserových útoků. V nočních podmínkách, kdy nám podstatně roste citlivost oka a jeho spektrum se posouvá směrem ke kratším vlnovým délkám (Purkyňův jev), je oko asi 250krát citlivější na záření zeleného laseru než na záření červeného laseru.

V rámci všech druhů dopravy jsou velmi nebezpečné zrakové jevy plynoucí z ozáření očí velmi intenzivními světelnými zdroji. Dochází totiž k oslepení, které může trvat až několik minut. Dále může dojít k vidění následných obrazů (tzv. paobrazů) po dobu od několika sekund až po minuty, než se sítnice úplně zregeneruje. Následně

# a letadla přibývají

lení bezpečnosti a kvality

obrazy jsou fantomové obrazy, které přetrvávají, i když světelný podnět již pominul a znemožňují pilotovi pozorování a navádění.

Z hlediska bezpečnosti letového provozu představují kromě běžně dostupných přenosných zdrojů laserového záření potenciální riziko i stacionární zdroje laserového záření. Jedná se zejména o:

- zdroje laserového záření v zábavních parcích, které slouží k vytváření barevných obrazů na noční obloze,
- astronomické lasery, které slouží ke zvýraznění objektů na noční obloze,
- jiné stacionární lasery, které slouží k výzkumným účelům v oblastech geografie a telekomunikace.

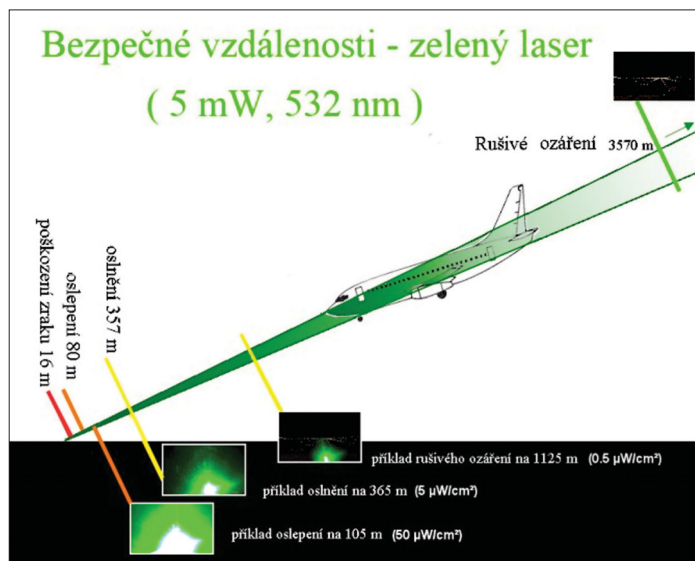
## ! Od počátku letošního roku do poloviny března bylo hlášeno již 13 případů útoku. !

Svými výkony jsou uvedená zařízení schopna způsobit nebezpečné oslnění, dezorientaci, zábleskovou slepotu, v krajním případě i poškození zrakových orgánů posádky letadla. Velké nebezpečí představují zejména v okamžiku, kdy posádka nepředpokládá zdroj silného záření v dané lokalitě. V případě kritické fáze letu, tzn. vzletu a přistání, může mít takové oslnění až fatální důsledky.

V listopadu 2011 došlo k vynesení prvního rozsudku souvisejícího s touto oblastí nad 20letým mladíkem, který na Třebíčsku úmyslně opakovaně ozařoval bojový vrtulník, a tím spáchal zločin obecného ohrožení podle § 272 odst. 1 tr. zákoníku. Byl odsouzen k souhrnnému trestu odnětí svobody v trvání 3 roků s podmíněným odkladem na zkušební dobu 4 roků s dohledem.

ŘLP ČR, s. p., monitoruje počet laserových útoků v rámci šetření událostí v leteckém provozu. Na základě hlášení události provede inspektor AI shromáždění maximálního dostupného množství informací k útoku a na vyžádání je předává Policii ČR (prvotní informace jsou PČR předávány co nejdříve po ohlášení útoku posádkami přímo ze stanovišť ATS). Nápravná opatření zpravidla nejsou v rámci ŘLP stanovována. Souhrnné informace o počtech útoků jsou jednou ročně zasílány Policii ČR.

## ! V loňském roce byl zaznamenán výrazný nárůst počtu laserových útoků ve vysokých hladinách. !



➤ *Problematika laserů a určení ochranných pásem v okolí letišť je podchytna v novele č. 407/2010 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.*

## STŘÍPKY Z APP/TWR sesbíral Bohumil Štěpán

## PROBLÉMY S KOREJCEM

Svého času létaly do Ruzyně letadla Severní Koreje. Tato letadla vozila cargo pro jejich velvyslanectví. Létala s letadly Tu-154. Posádky těchto letadel neustále vyráběly problémy po celé své trase a pro nás se stala vrcholem instrukce, kterou jsme obdrželi (už nevím autora, ale jistě to nebyl aktivní řidič), že tato letadla musíme řídit tak, aby nebyla s nikým konfliktní. To byla samozřejmě, slušné řečeno, úplná hloupost. Pro představu uvedu jeden z mnoha případů. To, že se letadlo hlásilo jako *páj páj*, což mělo být 552, na to už byli všichni zvyklí. V den, kdy se popisovaná událost stala, napadlo dosti sněhu a na letišti proto probíhaly odklízecí práce. Výše zmíněné letadlo zdárně provedlo přistání a zahájilo podle pokynů řídicího pojištění s tím, aby před odbavovací plochou zastavilo a vyčkalo FOLLOW ME. Vše probíhalo v pořádku až do okamžiku, kdy posádka, respektive pilot, uviděl sněhomet předpisově označený žlutým majákem a začal ho sledovat. Začali jsme se obávat, aby sněhomet náhodou nezamířil do trávy, protože Korejec by jel určitě za ním a muselo by se počkat až na jaro, aby ho vyprostili. Komplikací se stalo to, že sněhomet nebyl na přímém spojení s TWR, komunikace se vedla prostřednictvím tzv. doprovodného vozu údržby ploch, který s TWR přímé spojení měl. Nakonec se podařilo ve slušném čase sněhomet zastavit na pojezdové dráze, nedošlo tak k žádné újmě na technice, ale pouze na nervové soustavě řídicích TWR. Jak jsme se dozvěděli, v letadle byla ještě jedna posádka, ruská, která je měla dozorovat. Když jsme si je pozvali na pohovor, tak nám sdělili, že Korejci se vždy zavřeli v kabině a je tam vůbec nepustili. Ta ruská posádka nám rovněž sdělila, že let do Prahy byl jejich poslední, letí domů a již nikdy více se tady neukáží.





# ŘLP ČR, s. p., má nová vozidla FOLLOW ME

text a foto Pavel Kopecký, vedoucí oddělení SMC



Max. rychlost..... 195 km/h  
Obsah..... 1968 cm<sup>3</sup>  
Spotřeba..... 7l/100km  
Výkon..... 110 kW  
Palivo..... diesel  
Hmotnost..... 1591 kg



## TECHNICKÉ ÚDAJE

Letošní konec ledna se stal pro pracoviště SMC (FOLLOW ME) slavnostním. Po čtyřech letech došlo k nahrazení stávajících aut Škoda YETI vozidly nové generace těžké automobilky, jmenovitě vozidly typu Karoq. Nová vozidla určitě přispějí k již tak vysoké spolehlivosti poskytování služeb řízení na odbavovací ploše a v neposlední řadě také přináší poměrně vysoký standard pracovního prostředí pro zaměstnance našeho oddělení. O přidělení nových vozidel bylo rozhodnuto v průběhu prvního čtvrtletí roku 2018 a celková realizace včetně uvedení do provozu trvala přibližně deset měsíců. Vozidla jsou poprvé za dobu existence našeho oddělení vybavena automatickou převodovkou, což jistě přispěje k vysoké akceschopnosti a zároveň příjemně ulehčí obsluhu vozidel jejich řidičům. Všechna auta jsou vybavena tablety s přehledovou informací o provozu z podnikového radaru, což je dnes pro naši práci zcela nepostradatelné. Na hodnocení technické způsobilosti je prozatím brzy, nicméně jak ukazují první zkušenosti, vozidla náležitě plní vše, co jsme od nich očekávali. Na závěr bych tak velice rád poděkoval všem kolegům, kteří se na realizaci projektu obměny našeho vozového parku podíleli.

## Závislosti s Ing. Radovanem Voříškem

red

### Cyklus rozvojových přednášek 2019

#### Závislosti

Ing. Radovan Voříšek

19. 2. 2019 - Jeneč | 19. 3. 2019 - Brno | 16. 4. 2019 - Jeneč

Posledních 20 let se věnuji službám na poli prevence a léčby drogových závislostí jako vedoucí Centra poradenství, předtím jako vedoucí Oddělení prevence a nízkoprahových služeb Společnosti Podané ruce, o.p.s. Říkáte jako konzultant Ministerstva školství a Ministerstva pro boj s narkotiky v Afghánistánu a tohle se pokouší na Ukrajině.

#### Trauma

pplk. PhDr. Pavel Král, Ph.D.,

13. 3. 2019 - Jeneč | 5. 6. 2019 - Jeneč

Vojský klinický psycholog a psychoterapeut. Sedmáct let působil v Ústřední vojenské nemocnici Praha, nyní v Ústavu leteckého zdravotnictví Praha. Kromě toho je vedoucím Subkatedry klinické psychologie IPVZ a koordinátorem v oblasti klinické psychologie. Má mimo jiné zkušenosti s praxí psychologů v zahraničních armádních misích. Společně s kolegy z oddělení specializované na úroveň zraněných vojáků, se účastní odborných konferencí.

#### Odemykání lidského potenciálu

Jan Mühlfeit

16. 10. 2019 - Jeneč

Má za sebou velmi úspěšné budování týmu a organizaci během své téměř 22 leté kariéry v Microsoftu, kde působil na různých vedoucích pozicích. Ve své poslední roli (2007-2014) byl Presidentem pro Evropu, Microsoft Corporation. Na základě své globální zkušenosti vytvořil zcela unikátní metodu, jak najít skryté výkonnosti pro jednotlivce i týmy. Jan už své kurzy „Odemykání lidského potenciálu“ a „Odemykání týmového potenciálu“ po celém světě, se stále spolu s kolegy Novou spolupracují úspěšně semináře „Odemykání dětského potenciálu“.

#### Etiketa a komunikace jako předpoklad úspěchu

Ladislav Špaček

14. 11. 2019 - Jeneč

Český spisovatel, televizní novinář a moderátor, pedagog, popularizátor společenské etiky, bývalý tiskový mluvčí prezidenta Václava Havla, otec režiséra Radima Špačka. Vystudoval Pedagogickou fakultu v Olomouci a Filozofickou fakultu University Karlovy v Praze, předtím na pražské univerzitě posílal rybníky v České republice. V letech 1990-1992 byl redaktorem a moderátorem Československé televize. Od roku 1992 působil téměř jedenáct let na Pražském hradě jako mluvčí prezidenta Václava Havla. Jako dopravní prezident republiky nastívil více než 50 let světa, sešel se s desítkami prezidentů a členů královských rodin. Pro širokou veřejnost je ale známý spíše pro svou propagaci společenské etiky, o níž napsal několika knih.



V úterý 19. února se konala jedna z prvních rozvojových přednášek z celého cyklu, který pro zaměstnance podniku připravila Sekce lidských zdrojů ve spolupráci s CISM týmem. Hlavním tématem se staly závislosti na alkoholu a drogách, jak vznikají, jak se projevují na našem chování a jak ovlivňují nejen náš vlastní život, ale i život všem kolem nás. Osobitý styl Ing. Radovana Voříška proměnil přednášku ve velmi poutavé vyprávění s častými interakcemi s účastníky, neméně zajímavé byly četné historky z jeho vlastní praxe a každý, kdo si našel chvíli a přišel do konferenčního sálu, jistě potvrdí, že z některých z nich opravdu běhal mráz po zádech. Ačkoliv téma závislostí nepatří mezi nejveselejší, pro všechny přítomné se přednáška díky Radovanu Voříškovi stala velmi obohacující. Z celého setkání byl pořízen videozáznam, odkaz na něj naleznete na podnikovém intranetu v sekci Novinky.

## Language Corner

Mr. Peterson, a tourist from Toronto, arrived in Barbados. In an airport taxi cab, Peterson asked the driver, "Say, is this really a healthful place?" "It sure is," the cabby replied. "When I arrived here I couldn't say one word. I had hardly any hair on my head. I didn't have the strength to walk across a room, and I had to be lifted out of bed." "That's wonderful!" said the tourist, "How long have you been here?" "I was born here."

My wife had mentioned several times that she hoped I could get our grass mowed this weekend. I procrastinated a bit too long and while I was watching football on TV, there was a 37 yard pass with a spectacular catch for a go ahead touchdown. I jumped up and shouted, "Oh my Gosh! Did you see that?!" And my wife said, "Yes, I see... what a lovely lawn they have."

Two factory workers are talking. The woman says, "I can make the boss give me the day off." The man replies, "And how would you do that?" The woman says, "Just wait and see." She then hangs upside down from the ceiling. The boss comes in and says, "What are you doing?" The woman replies, "I'm a light bulb." The boss then says, "You've been working so much that you've gone crazy. I think you need to take the day off." The man starts to follow her and the boss says, "Where are you going?" The man says, "I'm going home, too. I can't work in the dark."

The Priest was shaking hands after his sermon. My grandma said, "Reverend that was the longest sermon I've ever listened to, it was boring as well." The Priest was surprised and I wanted to mend fences so I told him, "Father, pay no attention to her, she only repeats what she hears other people saying."

Wife: "What are you doing?" Husband: "Nothing." Wife: "Nothing? You've been reading our marriage certificate for an hour." Husband: "I was looking for the expiration date."