

STRIP 2019

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

ROČNÍK XX

ČÍSLO 210

LISTOPAD

Nový anténní systém ILS/LOC RWY 22 při průletu kalibračního letadla ŘLP ČR

více na straně 5



Statistiky provozu

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

Pracovní výročí

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

15^{let}

Bursík David,
technik II, ÚFS/Oddělení správy objektů

Kšířová Zdeňka,
operátor RTG – strážný,
ÚFS/Oddělení recepční a strážní služby

Kvasnica Tomáš, Bc.,
ekonom, ÚFS/Oddělení účetních operací

Rumpíková Jaroslava, Bc.,
operátor RTG – strážný,
ÚFS/Oddělení recepční a strážní služby

Zderadička Milan, Ing.,
vedoucí střediska TPS,
ÚFS/ Referát STPS

20^{let}

Čuřík Lukáš, Ing.,
vedoucí střediska LIS,
ÚPRO/ Sekretariát LIS

Štefek Roman,
supervizor na TS II,
ÚPRO/Oddělení radarových a informačních systémů

Toušková Markéta,
samostatný odborný referent,
ÚFS/ Oddělení autoprovozu

30^{let}

Poleščuk Lubomír, Ing.,
OJTI II SONS, ÚPRO/Oddělení IFR

Zbejvalová Ivana,
ekonom II, ÚFS/Oddělení účetních operací

K 31. 10. 2019 skončil pracovní poměr u podniku odchodem do důchodu dlouholetý odborník na naší IT techniku, technik MIS **Jaroslav Lechnýř**. I nadále však pro ŘLP ČR, s. p., bude určitou dobu pracovat na dohodu.

PERSONÁLIE

Počínaje listopadem 2019 povede Oddělení práce a mezd (PAM) náměstkyně Sekce lidských zdrojů, paní **Renáta Cvrčková**, l. 2081.

ZÁŘÍ 2018/2019

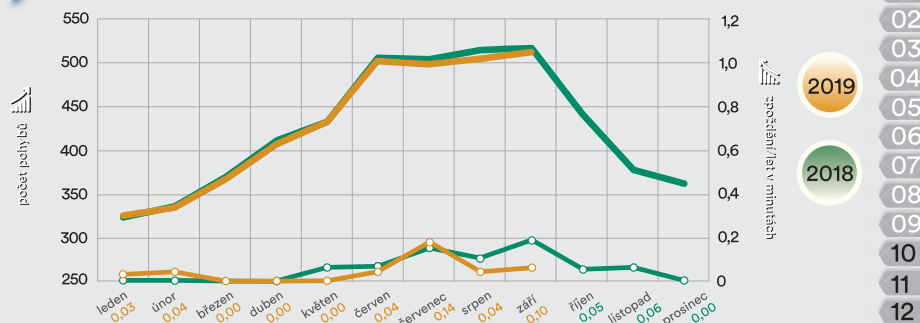
Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %	nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2018	2019	18/19	2018	2019	2018	2019
15 441	15 351	-0.6	595 (7. 9.)	569 (6. 9.)	47 (13. 9.)	46 (14. 9.)

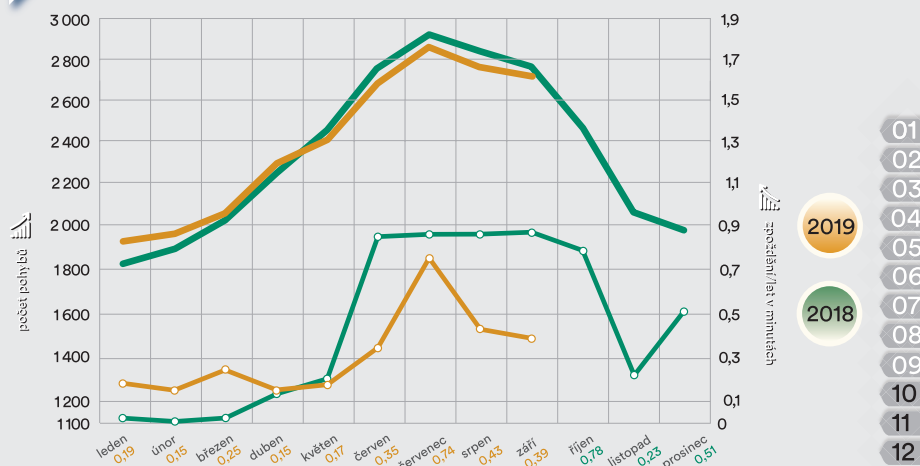
Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

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
82 823	81 331	-1,8	2 935 (7. 9.)	2 855 (20. 9.)	218 (3. 9.)	204 (5. 9.)	0,87	0,39

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	1 389	1 310	1 091	887	264	409
VFR	3 183	2 598	1 927	2 333	474	735
	4 572	3 908	3 018	3 220	738	1 144
MLČ	943	947	641	842	229	386

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

Divadlo na Fidlovačce nabízí pro zaměstnance ŘLP mimořádnou slevu 20 % na divadelní představení. Vstupenky je možné si objednat, buď e-mailem na houdova@fidlovacka.cz nebo telefonicky na tel.: 774 077 757. Sleva platí pro představení uvedená od listopadu 2019 do února 2020. Informace o představeních najdete na www.fidlovacka.cz/repertoar.

Městská divadla pražská nabízí zaměstnancům zvýhodněné vstupné 50 %. Tentokrát na představení „ČESKÉ VÁNOCE JOSEFA LADY“. Hraje se 1. prosince 2019 v divadle ABC od 15:00 hodin. Při nákupu vstupenek on-line na stránkách www.mestskadivadlaprazska.cz zadejte do kolonky „vyberte si slevu“ kód 250072.

Tváře reorganizace: Jan Klas zpovídá Rudolfa Brožka

V dnešním vydání Stripu uveřejňujeme v pořadí druhý rozhovor se zaměstnanci, které bychom mohli nazvat také úspěšnými tvářemi reorganizace podniku, role redaktora se opět zhostil generální ředitel RLP ČR, s. p. Zpovídaným je tentokrát Rudolf Brožek, vedoucí střediska manažerských a informačních systémů.

GR: Rudolfe, v rámci rozhovorů s úspěšnými tvářemi reorganizace jste druhý v pořadí a osobně Vás považuji za typickou tvář celého procesu. Řekněte mi něco o pocitech, se kterými jste do toho vstupoval?

RB: Pocity byly různorodé, když jsem si vše zpětně přehodnocoval, zvažoval jsem, jestli obavy, se kterými jsem do toho šel, se naplnily, nebo nikoliv. Dnes mohu říci, že za ty dva roky se všechny zcela rozplynuly a dnes si spíše říkám, že jsem této šance měl využít dříve. Přesto jsem vděčný za to, že se taková šance objevila a rozhodně bych se přihlásil znovu.

GR: Znamená to, že zpočátku jste váhal, zda do toho jít či ne?

RB: Ano a poměrně dost, protože to pro mě byla zcela nová zkušenost a vystoupení z komfortní zóny. Z pozice IT specialisty jsem dobře znal celé naše oddělení i podnikové IT systémy, ale bylo mi jasné, že v případě úspěchu se pozice specialisty změní na roli manažera. To byla pro mě nová oblast, u které jsem se toho potřeboval hodně naučit a zjistit, co se ode mě a od IT očekává. Také jsem zvažoval, jestli na to mám dostatečné schopnosti a talent. Po dvou letech celou cestu vnímám velmi pozitivně.

GR: Zmínil jste potřebu doučení se. Absolvoval jste nějaké formálnější školení nebo jste vše vstřebával za pochodu?

RB: V naprosté většině za pochodu, nicméně personální oddělení mi zorganizovalo celou řadu školení i kouče, který mi pomohl pochopit mé silné i slabé stránky. Za dva roky jsem sám sebe poznal víc než za uplynulých třicet let. Potřeboval jsem ale poznat i silné stránky mých kolegů nebo to, jak funguje celý podnik.

GR: Jak probíhá takový koučink? Je to poměrně nová a moderní metoda, vím ale, že někdo se jí spíše obává.

RB: Já jsem si například vyhledal pana Mühlfeita, vynikajícího kouče, který působil v nejvyšším vedení Microsoftu. Jeho styl koučování je rozhodně zajímavý, snaží se stavět na pozitivních stránkách osobnosti a nikoliv na těch negativních. Pro mne to byla velká pomoc především v oblasti psychiky, protože člověk získá větší důvěru i sebedůvěru, pomůže mu to v práci s týmem i v plnění denních rutinních úkolů a zároveň se vše hned zkouší v aktivním provozu.

GR: Jednalo se spíše o koučink offline nebo jste spolu trávili i určitou část pracovního času?

RB: S panem Mühlfeitem se jednalo spíše o koučink offline, nicméně ještě spolupracujeme s paní Michaelou Tetzeli, s ní už jsem se učil přímo v pracovním procesu.

GR: Když se ještě vrátím k začátku výběrových řízení reorganizace, tak musím říct, že už jsem tenkrát věděl, že jste velmi šikovný IT specialista, ale schopnost vést tým lidí se odhaduje poněkud hůře. Nakonec jsem moc rád, že tady dnes spolu sedíte. Ve Vašem případě považuji za nejdůležitější dvě věci. Za prvé jste celému fungování oddělení vdechl modernější přístup, o čemž jsem nepochyboval i vzhledem k vlast-

ní technice a technologii, ale i zákaznický přístup. Je Vám to vlastní, nebo jste se to naučil až při již zmíněném koučinku?

RB: Řekl bych, že je to spíše moje přirozenost. Když jsem před osmi lety působil u podniku ještě jako programátor při studiu vysoké školy, tak jsem se vždy snažil o to vycházet lidem vstříc, analyzovat jejich požadavky a nabízet aplikace, které ocení a budou rádi využívat. Po přechodu do role administrátora už to bylo spíše o udržování systémů a pro zákaznický přístup šel trochu stranou.

Možná to může být do jisté míry i nevýhoda, protože v manažerské pozici se člověk musí naučit říkat „ne“, a to je pro mě zatím ještě složité, když vím čeho všeho lze dosáhnout.

GR: Vidím to tak, že zákaznický přístup je obecně známý pojem a je vyžadován téměř všude, ale bez toho, aniž by ho měl člověk alespoň trochu daný, se jeho využívání neobejde, zvlášť pokud se jedná o prostřední uvnitř podniku, o přístup vůči zaměstnancům.

RB: Tohle osobně chápu jako velmi důležité, protože IT oddělení by mělo fungovat jako podpůrná složka pro celý podnik. Proto si myslím, že je stále potřeba vyhodnocovat a přehodnocovat přístup i koncepci celého IT. To, zda plní požadavky uživatelů, nebo je třeba ho obcházet.

GR: Zkusíte nám přiblížit, co by měla nová strategie IT oddělení přinést?

RB: Primárně by měla být zaměřena více na lidi a jejich potřeby. Když jsme procházeli hodnocením vyspělosti IT, tak jeden z velkých neduhů byl fakt, že máme sice velmi dobře fungující IT, ale zaměřené spíše na provoz IT infrastruktury, tedy serverů a počítačů. Tomu ale běžný zaměstnanec nerozumí a vlastně ho to ani nezajímá. Kvalitní IT infrastrukturu tak nějak očekává jako samozřejmost, ale to, jak mu IT pomůže s každodenní pracovní rutinou, ho jednoznačně zajímá víc. Toto bychom chtěli v nové koncepci IT více podchytnout, přinést do podniku nové technologie, provést generační obměnu aplikací a současně více pracovat se samotnými uživateli tak, aby nové technologie lépe využívali.

GR: Vy jste měl možnost nahlédnout i do IT prostřední jiných podniků a odvětví, dokázete říci, jaká je v RLP prostředí IT gramotnost?

RB: To je složitější, bude se to hodně lišit podnik od podniku, státní podnik od toho komerčního, kde je vyvíjen tlak trochu jiným směrem. Ale myslím, že v rámci státní sféry je naše gramotnost na relativně dobré úrovni, ale dá se na ní stále pracovat a zdokonalovat ji.

GR: Řekněte mi, jak vyřešit to, co se čas od času stává každému z nás. Když už se s nějakou technologií naučím pracovat a začne mi vyhovovat a sloužit, tak přijde něco nového a začíná to celé nanovo.

RB: Obávám se, že je to trend dnešní doby, dnes má většina systémů poměrně krátkou životnost a už zdaleka nevydrží jedna verze softwaru třeba deset let a stěží bychom hledali aplikaci, kte-



rá bude provázet zaměstnance po celou dobu jeho pracovního poměru. Aplikace se objevují i mizí a je potřeba do celého procesu vnést řád, aby se tak nedělo příliš hekticky. Na to se budeme muset připravit.

GR: Důležité je mít dobře nastavené i samotné procesy, to je takový základ všeho.

RB: Ano, všechno je to o procesech a o tom, že IT oddělení by jako podpůrné oddělení mělo pomoci optimálně realizovat tyto procesy. Současně je ale potřeba postihnout i lidský faktor podílející se na celé práci.

GR: Jak se vám spolupracuje z titulu manažerské pozice s kolegy a kolegyněmi? Potkáváte se třeba častěji i s dalšími „novými tvářemi reorganizace“?

RB: Pozice vedoucího IT střediska s sebou nese výhodu častého kontaktu s lidmi napříč celým podnikem, takže se setkávám jak s novými tvářemi, tak i s těmi, které tu působí déle a nutno říci, že se mi se všemi spolupracuje velmi dobře. Cítím z jejich strany velkou podporu a požadavky na různá zdokonalení se jen hromou. Osobně jsem byl velmi překvapen množstvím požadavků, které se po reorganizaci objevily.

Co se týče práce na MIS jako takové, tak jsme dnes rozdělení do tří částí, což podle mého názoru dává větší smysl. Máme dvě provozní oddělení a jedno rozvojové, které je bližší uživatelským požadavkům. Má to samozřejmě i své nevýhody, je potřeba se více soustředit na komunikaci a synchronizaci práce tří oddělení současně. Na druhou stranu všichni tři vedoucí mají ode mne poměrně velkou volnost a důvěru v to, jak s požadavky uživatelů naloží, a i to se jednoznačně odráží v již zmiňovaném pro zákaznickém přístupu.

Také mám to štěstí, že jsem obklopen zkušenějšími kolegy, kteří své práci rozumí, baví je a naplňuje. Myslím si, že toto je základ úspěchu a je třeba na tom dále stavět.

GR: Jak vidíte vy svůj další kariérní rozvoj?

RB: Momentálně s kolegy chystáme novou koncepci IT, která nás poměrně hodně zaměstnává. Také před sebou vidím spoustu rozdělané práce a příležitosti ke zlepšení, takže můj rozvoj bude nějakou dobu rozhodně spjatý se střediskem MIS, kde je stále co se učit jak po profesní, tak i osobní stránce.

Děkuji za rozhovor a přeji Vám, ať se daří a ať se povede všechny předsevzaté cíle naplnit.

Postřehy z ECTL

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



Podzimní měsíce tradičně v Eurocontrolu znamenají sérii jednání a konferencí a plný „dům“ jejich účastníků. Nejinak tomu je i v těchto týdnech a velké účasti se např. těšily akce věnované bezpilotním prostředkům, a to konkrétně:

- U-space ConOps and research dissemination conference,
- High Level workshop zaměřený na detekci dronů na letištích a v jejich okolí uskutečnily ACI Europe a ECTL. Byla potvrzena narůstající hrozba provozu letišť a nutnost urychleného řešení opatření k zabránění takových situací. Pozornost je potřeba zaměřit zejména na:

- » zvýšení obecného povědomí veřejnosti a příslušných úřadů o potřebě aktivních opatření,
- » zlepšení metodiky hodnocení rizik,
- » definovat specifikaci požadavků na opatření včetně provozních postupů a technických řešení.

IATA zdůraznila, že je na čase dát pilotům a řídicím letového provozu ujištění, že problém s drony je pod kontrolou. Bylo dohodnuto, že ECTL připraví inventuru všech dosavadních aktivit a pracovních jednání a předloží ucelenou zprávu do konce února 2020. Tato zpráva a další kroky k opatřením budou projednány na následném workshopu koncem března 2020.

Pro vytvoření si představ, jak vypadalo letecké léto v Evropě, uvádím několik zajímavých čísel. Nejfrekventovanější letiště v počtu pohybů za den: **FRA** – 754, **AMS** – 751, **PAR CDG** – 750, **LHR** – 688, **IST** – 628. Podle zemí bylo toto pořadí: **UK** – 6 523 pohybů za den, **DE** – 6 098, **FR** – 4 859, **ES** – 4 777, **IT** – 4 220.

Zpoždění v září bylo přibližně stejné jako v září 2018. Z nového revidovaného sedmiletého plánu ECTL vyplývá úprava základního růstu z 2,18 % (prognóza z února 2019) na 1,1 %. Je to odraz počtu letů a zhoršujícího se hospodářského výhledu.

DG ECTL schválil rozhodnutí o reorganizaci DECMA – the Directorate European Civil-Military Aviation, jejímž cílem je zejména zlepšit tok informací a zkrácení cyklu rozhodování. DECMA se bude intenzivně zaměřovat na inovaci, životní prostředí a aviation intelligence.

Modernizace ATM musí být současně s modernizací standardizačního procesu. To byl hlavní výstup z prvního interního ECTL workshopu k budoucí roli ECTL standardů. Na tuto oblast bude v dalším období zaměřena pozornost.

Z informace SESAR Deployment Manager (SDM) vyplynulo, že uživatelé vzdušného prostoru poskytli data k téměř 60 % všech letadel registrovaných v EU, na která se vztahuje nařízení EU k ADS-B. Do června 2019 poskytlo své plánovací údaje 89 uživatelů vzdušného prostoru, což představuje 4 558 letadel, to je asi 59 % všech letadel registrovaných v EU, na které se uvedené nařízení vztahuje.

V ECTL byla v průběhu prvního pololetí tohoto roku diskutována otázka dalšího vývoje stavu a počtu pracovníků. V příštích pěti letech by mělo z důvodu dosažení důchodového věku ukončit pracovní činnost asi 25 % pracovníků ECTL. Do roku 2030 by to bylo 50 %, což bude představovat asi 700 pracovníků. Po příchodu nového DG a jasněho stanovení dalšího vývoje ECTL, byl zpracován návrh nové zaměstnanecké politiky ECTL, který vstoupil v platnost v červenci. Jedná se o tyto klíčové kroky:

- » budou doplňovány pouze dva ze tří přirozených odchodů, což bude znamenat snížení počtu pracovníků do roku 2030 asi o 200,
- » noví pracovníci budou přijímáni na dobu 5 let s možností dalšího prodloužení o další čtyři roky nebo převedení na dobu neurčitou, pokud pracovní náplň bude mít trvalý charakter – samozřejmě za předpokladu dobrého pracovního výkonu.

Neúspěchy společností Wow Air a Aigle Azur v roce 2019 nebudou podle pronajímatelů letadel znamenat konec bankrotního období na kontinentu. V září došlo k bankrotu jedné z největších a nejstarších cestovních kanceláří Thomas Cook, která také zajišťovala i leteckou přepravu pěti leteckými společnostmi se 119 letadly. Vláda UK zajišťovala největší repatriční akci od 2. světové války – přepravila domů několik set tisíc turistů. Evropa má mnoho nízkonákladových dopravců a předpokládá se větší konsolidace evropských dopravců do hlavních bloků, což nyní potvrzuje strategie Lufthansy.

Dne 20. října 2019 se oslavoval „International Day of Air Traffic Controller“. DG ECTL ve svém blahopřání uvedl, že se jedná o významnou profesi s velkou zodpovědností, nutností plné koncentrace a rychlého a správného rozhodování při zajišťování bezpečného řízení letů. K tomuto blahopřání jsem se rád přidal.

V září jsem se dočetl, že někde v ČR se daly houby, obrazně řečeno, sbírat i z kola. O to nepředstavitelnější pro naše lidi, kteří mají sběr hub téměř jako „národní sport“, je informace z Belgie. V této zemi je houbření nezákonné, životu nebezpečné a s ohledem na ostatní výletníky i nečestné a nesportovní. Policie může houbáře přistihnout při činu potrestat pokutou až 50 tisíc EUR. Holt jiný kraj, jiný mrav...

Charitativní sbírka
text Eva Pelikánová, UPRO/AIM/LIS/NOF

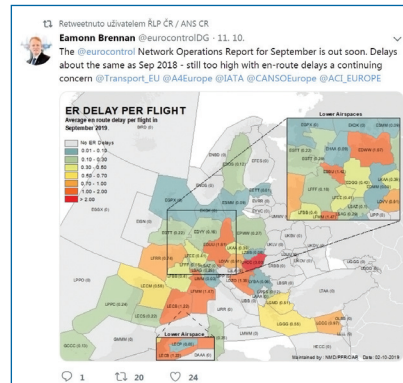


Listopadové číslo zpravodaje STRIP je tady a v něm se opět připomíná naše Vánoční charitativní sbírka s Divokými husami. Jako každoročně bude trvat od listopadu do února (2020). Potřebné formuláře jsou dostupné, jako vždy, na intranetu.

Loňský vítěz naší ankety – Volno, sdružení pro pomoc rodinám dětí s postižením, z. ú. – použil vybrané peníze (31 601 Kč včetně některých rodinných příslušníků) na zakoupení evakuačních podložek pod matrace do postelí klientů. Klienti jsou děti a mladí dospělí často s velmi těžkým kombinovaným postižením (nechodící, těžko se orientující, trpící epileptickými záchvaty). Výrazně se tím zvýšila jejich bezpečnost.

Je příjemné vědět, že nás stále – krize-nekrize – osudy druhých nenechávají lhostejnými. Věřím, že tomu tak bude i v novém roce.

Podnik tweetuje



Letiště Leoše Janáčka v Ostravě má novou „širší“ anténu

text Jakub Hocek, DPAS/NAVCOM

Kurzový maják LOC (Localizer) systému ILS (Instrumental Landing System) pro přesné přístrojové přiblížení slouží k navigování a následnému vedení letadel v ose ranveje. Viditelnou částí kurzového majáku je anténní řada, umístěná přibližně 450 metrů za koncem dráhy. Ta v rámci širšího projektu obnovy objektů a reinstalace ILS RWY 22 na letišti Leoše Janáčka Ostrava byla letos přes léto nahrazena za novou. Původní anténní systém ILS/LOC RWY 22 byl třinácti elementový, ten nový je jednadvaceti elementový. Delší, resp. širší anténní řada umožňuje lépe bojovat s odrazy signálů od budov, hangárů a skladů, které jsou hlavním nepřítelem vysílaného navigačního signálu. Díky nové instalaci jsme připraveni na plánovanou výstavbu na letišti a v jeho okolí. Na parametry signálu jsou zde kladeny ještě vyšší nároky, neboť tento ILS je, jako jeden z mála v ČR, provozován v CAT III, což je nezbytný předpoklad provozu za LVP podmínek (Low Visibility Procedures), jednoduše řečeno umožnění přistávání a odlétání i za mlhy husté tak, že by se dala krájet.

Montáž, nastavení celého anténního systému a pozemní technickou asistenci při kalibračním letu provedli samotní pracovníci DPAS/NAVCOM, pod které systémy ILS na všech našich letištích spadají servisem a údržbou. Uznání za perfektně odvedenou práci patří nejen jim, ale i provoznímu personálu LKMT za spolupráci při pohybech na provozních plochách, technickému personálu LKMT za týlovou podporu a v neposlední řadě i ostatním pracovníkům NAVCOM, kteří zvládli zajistit provádění standardní pravidelné údržby střediska.

Ke konci října byl úspěšně dokončen proces certifikace s ÚCL a od 31. října byl ILS RWY 22 uvolněn zpět do plného provozu v CAT III.



Nástěnný měsíční kalendář pro rok 2020 obsahuje opět barevné obrázky s leteckou tematikou, ovšem tentokrát se jedná o fotografie, které jsou produktem II. ročníku „Hellspotting Kilo Mike 2019“, vzpomínkové akce na kolegu z ACC Praha Michala Křížku. Michal za focením letadel cestoval po celém světě a své fotografie ze světa mezi nebem a zemí pak publikoval na webovém portálu planes.cz pod značkou Cruiser.

Poděkování patří především Dominiku Hankemu, studentu ČVUT v oboru Letecká doprava a našim zaměstnancům Martinu Sládkovi, Petru Kumpánovi a Josefu Mokrému, ale také všem řídícím na TWR Praha, kteří byli velmi nápomocni zdárnému provedení celé akce i za

cenu značného nárůstu provozní zátěže a Hance Coufalové z Oddělení rozvoje lidských zdrojů, bez jejichž organizačních schopností by se tím podílející se na kalendáři neobešel.

Výtisky budou opět k dispozici přibližně od poloviny listopadu 2019 a bude možné si je vyzvednout ve skladu MTZ na základě doložené schválené výdejky. O ceně a skladovém čísle položky vás budeme včas informovat. Spolu s kalendářem připravilo Oddělení vnějších vztahů také tematická PF 2019 ve dvojjazyčné mutaci, tentokrát pouze v elektronické verzi, kterou umístíme ke stažení na podnikový intranet.

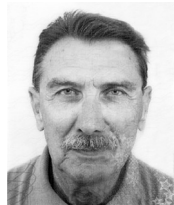
Letos pokračujeme v tradici obdarování dětí i zvířátek v rámci devátého ročníku charitativního projektu Vánočního stromu splněných přání. V recepci IATCC Jeneč naleznete tento symbol vánočních svátků ozdobený přáníčky dětí z Dětského domova Krásná Lípá, kterým můžete udělat radost. Stačí si vybrat přání, obstarat to, co je na něm vepsáno a odnést dárek do kanceláře sekretariátu GR v pátém patře (dveře č. 103) nejpozději do poloviny prosince Pavle Mališové nebo Kateřině Vintrové, které vám zároveň mohou poskytnout bližší informace (linka 3201).

Zároveň pokračujeme společně s vámi v milé tradici obdarování opuštených čtyřnohých miláčků. I jejich přáníčka budou umístěna na vánočním stromě v recepci, kromě toho však můžete chlupáčům donést i něco dobrého na zub – kvalitnější granulky, konzervy a kapsičky, pamlsky, vitamínové pasty, žvýkací kostičky aj. Také materiální dárky ve formě misek, hraček, obojků, oblečků, pelíšků nebo fontán na pití přijdou vhod. V rámci péče a hygieny se hodí šampony, antiparazitika, vitamíny, steliva, pleny, úklidové prostředky. Fantazii se meze nekladou, jakýkoliv dárek nejenomže udělá radost, ale především uleví útluku od finančních a mnohdy i existenčních potíží.

O letošních Vánocích se na vaši materiální pomoc těší psi obyvatelé Mělnického spolku ochránců zvířat a kočičky z útulku Felis silvestris se sídlem v Hostivici, který provozuje naše zaměstnankyně Nicole Wowsná Trhlínová.

Informace ohledně dárečků a organizace sbírky vám rády zodpoví Tereza Drboutová, která má na starosti dary pro pejsky a Lenka Vaňková, které můžete doručit dárky pro kočičky.

Předem děkujeme všem zaměstnancům, kteří se rozhodnou jakoukoliv formou pomoci dětem i zvířátkům.



V sobotu 19. října 2019 zemřel ve věku 75 let náš bývalý kolega z Ostravy **pan Josef Škrábálek**. Letectví zasvětil celý svůj profesní život, ke Správě dopravních letišť nastoupil v roce 1967 jako letový dispečer a později zastával funkci vedoucího ZLS v Ostravě. U podniku ŘLP pracoval do roku 1992 a později jako dispečer sloužil na stanovišti APP/TWR v Přerově. Vzpomínáme s úctou.

RNDr. Zdeněk Proske

Inspirační

připravila nwt

„U spířfiru jsem poprvé v životě poznal pocit nádherné ženy, která se projde po náměstí, a to jí úplně stačí k tomu, aby se celé město zastavilo a koukalo na ni. Nemusí nic předvádět, nic umět, prostě jí stačí, že je. Je tak krásná, že muži šílí a ostatní ženy snad ani nežárlí, neb tuší, že to nemá cenu... A tohle je spířfir.“
Radim Vojta (*1977, profesionální pilot, v rámci Historické letky je display pilotem pro Zlín Z 326, Zlín 526 a Pilatus P 2

„Dnešní doba nám dává možnost milovat, pracovat, hrát si a hledět vzhůru ke hvězdám.“
Henry Jackson van Dyke (1852–1933), americký spisovatel, profesor a duchovní

„Ať je to dobře nebo špatně, dnes je projevem vojenské převahy převaha vzdušných sil. Námořnictvo a pozemní jednotky, jakkoli jsou důležité a silné, musí přijmout podřízenou pozici.“
Sir Winston Leonard Spencer-Churchill (1874–1965), britský politik, státník, premiér Spojeného království v letech 1940–1945 a 1951–1955. Také spisovatel (Nobelova cena za literaturu 1953), historik, žurnalista, voják, malíř a zákonodárce

„Krása tohoto díla mi otevřela svět, ve kterém jsem během pouhých dvou hodin mohl potkat černé draky i vrcholky hor korunované závojem modrých blesků. A když padla noc, s pokorou jsem odečítal svůj kurs z hvězd.“
Antoine Marie Roger de Saint-Exupéry (1900–1944), francouzský spisovatel, letec, filozof a humanista; z knihy Země lidí

„Mou dálnicí je nekonečná obloha, mými přáteli jsou nikdy nespící hvězdy...“

William Ellery Channing (1780–1842), nejvýznamnější unitářský kazatel ve Spojených státech na počátku 19. století

„Nikdo se nestará, co má pod nohama. Všichni hledíme ke hvězdám.“

Quintus Ennius (239 př. n. l. – 169 př. n. l.), římský epický a tragický básník, jenž je považován za otce římské literatury

Letecké aeropolitické aktuality

text Vladimír Junek, externí dopisovatel

Letiště

Berlín Brande-
burg bude podle posled-
ních informací otevřeno v říjnu

2020. Práce se soustřeďují na dokončení centrálního Terminálu 1 a jeho propojení s novým terminálem pro nízkonákladové dopravce. Původně bylo plánováno zahájení provozu v roce 2012.

Prodej kanadské Air Transat byl schválen akcionáři Air Canada a bude realizován začátkem roku 2020. Do portfolia Air Transat patří organizované zájezdy, hotelové ubytování a ostatní letecké služby na 60 místech v Evropě a Americe. Cílem transakce je posílit postavení Air Canada Rouge v oblasti zájezdů vůči ostatním organizátorům leteckých zájezdů, zvláště vůči druhé největší kanadské společnosti WestJet.

Šálek rozlité kávy v kokpitu byl příčinou diverze Airbusu A 330-200 do Shannonu na letu Condor z Frankfurtu do Cancúnu. Vyšetřování zjistilo, že piloti nepoužili kelímky s víčkem a instalované držáky na kalíšky a položili nápoje na své vyklápěcí stolky. Rozlité káva způsobila během 20 minut postupný výpadek audiokontrolních panelů u obou pilotů.

Vietnam Airlines obdržely první B 787-10 z osmi objednaných u leasingové společnosti Air Lease. Letadlo má 367 míst, 24 v C třídě a 343 v Y. Doplňuje dosavadní letadlový park 11 menších B 787-7 Vietnam Airlines.

Ztráty z uzemnění B 737 MAX se podle odhadu leteckých dopravců pohybovaly ve druhém čtvrtletí mezi 4,5 až 5,1 miliony USD na jeden uzemněný MAX. Dá se tak usoudit z odhadů Norwegian (18 Maxů) a amerického Southwestu (34 uzemněných Maxů). I když dopravci své odhady takticky nezveřejňují a budou závislé na jejich letecké síti a počtu uzemněných Maxů, mohou se ztráty na jeden uzemněný B-737 MAX za tři čtvrtletí do konce roku 2019 pohybovat přibližně v rozmezí 13–15 milionů USD – snad se i dozvíme, jakou kompenzaci získají Smartwings.

ICAO symposium AVSEC 2019 (o ochraně civilního letectví před protiprávními činy) skončilo 20. září 2019. Vyzvalo k inovacím a uplatněním nových bezpečnostních technologií a digitalizaci (automatizaci) bezpečnostních prohlídek u dopravců a na letištích, aby nedocházelo k prodlužování přepravní doby cestujících. Bylo poukázáno na to, že ICAO doporučení mají být proaktivní a nikoli jen reaktivní na teroristické činy. Symposia se zúčastnilo na 522 expertů z celého světa. Výsledky symposia posoudilo 40. Valné shromáždění ICAO, které se konalo od 24. září do 4. října 2019.

Indický Jet Airways, který zkrachoval v dubnu 2018, nabízel jen v osm cca o 12 % méně než národní dopravce Air India (10,4 miliard osmk). Uvolněný prostor hodlá využít nová Vistara, společný podnik indického Tata sons a Singapore Airlines, které vlastní 49 % Vistary. Úzkotrupý letadlový park Vistary se má do konce roku 2019 zvýšit z 22 na 41 letadel, z nichž některá budou převzata od Jet Airways včetně posádek. V 1. čtvrtletí 2020 se počítá s prvním širokotrupým B-787-9. Kromě vnitrostátních linek zahájila Vistara v srpnu mezinárodní provoz na lince Delhi – Singapur, který již rozšířila linkami do Bangkoku a Dubaje. Dosáhla ujednání o sdílení kódů s British Airways, Singapore Airlines, JAL a United Airlines. Vistara hodlá mezinárodní síť rozšiřovat, mohla by to být příležitost pro letiště Praha, kde indické zájmy nejsou, oproti minulosti, přímo zastoupeny. V budoucnu se očekává, že indické letectví svými výkony odsune ČLR a USA na druhou a třetí světovou příčku.

Genderové zastoupení u leteckých dopravců zaostává za jinými odvětvími. U sledovaných funkcí generální ředitel (CEO), finanční náměstek (CEF), provozní letový náměstek (COO), obchodní náměstek (CCO), náměstek pro informace/mluvčí (CIO) a personální náměstek (HR) bylo procentuální zastoupení žen u sta největších dopravců podle výše uvedených funkcí následující: 4 %, 14 %, 3 %, 13 %, 10 % a 32 %. Ve vedoucích funkcích se tedy ženy uplatňují především v personalistice, financích a obchodě. Generální ředitelky jsou jen u Air France (A. Regail), Air Canada (C. Dyer), Air Europe (M. J. Higdalgo) a VietJet Air (N. T. Phuong Thao).

Stoprocentní zahraniční vlastnictví brazilských leteckých podniků zákonně povolila Brazílie. Ještě v červnu však bylo zahraniční vlastnictví omezeno na 20 %.

Za úspěchy maďarského WizzAiru stojí soukromý americký investor Bill Franke a jeho společnost Indigo Partners, do jejíhož leteckého portfolia patří například americké Frontier Airlines či chilský JetSmart, mexický Volaris, kanadský Enereet. Investor se specializuje na pořízování letadel ve velkém pro nízkonákladové dopravce, avšak nemá nic společného s indickým dopravcem IndiGo. S pořízováními letadly pracuje formou leasingu a zpětného leasingu. Investor se opatrností věří v dálkovou nízkonákladovou dopravu, pro níž zlomovým momentem má být A321XLR. Objednal již 50 kusů tohoto typu letadel, 20 z nich dostane Wizz Air, 18 Frontier a 12 JetSmart.

Repatriace jen britských turistů krachující Thomas Cook Group (dále TCG) si vyžádala zorganizování asi 1 000 letů. K jejich zajištění musel britský letecký úřad kontrahovat na 30 letadel, přičemž nesměla vzlétnout letadla britské divize TCG. Obecně. Je-li britská letecká společnost ve finanční nouzi, upřednostňuje se ochrana zájmů věřitelů před ochranou zájmů cestujících. Využití zmíněných letadel britské divize TCG by mohlo být při vzniku provozní ztráty posuzováno měřítky „odpovědnosti za špatné obchodování“. Důvodem pro takový postup jsou ale například možnost zadržení leasovaných letadel britské TCG v zahraničí pronajímateli, případně odebrání provozní licence (osvědčení leteckého provozovatele) z důvodů finanční nezpůsobilosti. Německá (Thomas Cook Condor Operation) a skandinávská (Thomas Cook Airlines Scandinavia) divize TCG se na repatriacích podílet mohly díky své trvalé finanční způsobilosti.

Průzkum kultury bezpečnosti v

text a zajištění grafiky Jana Wolfová, Oddělení bezpečnosti

Děláme dost pro provozní bezpečnost?



Jistě jste na svém pracovišti zaznamenali plakát o průzkumu kultury provozní bezpečnosti. Ob-

Letiště Praha bu



V neděli 27. října 2019 vstoupil v platnost zimní letový řád. V jeho rámci má Letiště Václava Havla Praha přímé letecké spojení do celkem 121 destinací ve 46 zemích světa.

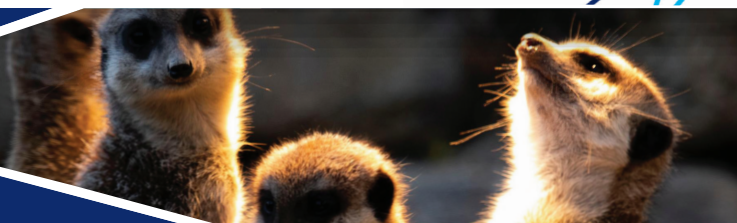
Je to o šest destinací více než ve stejném období loňského roku. V porovnání s loňskou zimou se na seznamu destinací objeví nově například Lvov, Charkov, Kišinev, Florencie, Bejrút, Nur-Sultan nebo Keflavík. Celkem získá Praha v rámci zimního letového řádu spojení do 15 nových míst. Nejvíce se bude létat do Londýna, ze země potom do Velké Británie.

Přímá pravidelná letecká spojení bude z Prahy v průběhu zimního letového řádu provozovat 60 leteckých společností, z toho 13 nízkonákladových. To znamená, že si pražské letiště i nadále udržuje velmi dobrý vyvážený poměr mezi síťovými a nízkonákladovými dopravci.

Mezi destinace, které budou v rámci nadcházejícího zimního letového řádu nové, patří Lvov, Charkov, Kišinev, Casablanca, Perm, Florencie, Nur-Sultan, Stockholm – Skavsta, Bournemouth, Billund, Bejrút, Keflavík, Malta, Oděsa a Benátky – Treviso. Čtyři letecké společnosti budou letos nově operovat své linky z Prahy také v zimě, pů-

Kultura v ŘLP ČR

stí a kvality



dobný průzkum proběhl v podniku před pěti lety a přinesl cenné informace o stavu kultury bezpečnosti v našem podniku. I letos budeme velmi vděční za váš názor.

Kultura bezpečnosti je součástí každého podniku. Nelze ji uměle vytvořit ani ji nelze zrušit. A je hlavním jmenovatelem úspěchu daného podniku, co se týče provozní bezpečnosti. Nejvíce se, bohužel, dostává do povědomí lidí v souvislosti s nehodami a významnými incidenty, kdy právě špatná kultura bezpečnosti bývá společným jmenovatelem těchto událostí (vzpomeňme například na havárii raketoplánu Challenger).

Kulturu bezpečnosti představují postoje a hodnoty sdílené v daném podniku, které se týkají provozní bezpečnosti (safety). Jinými slovy, kultura bezpečnosti ukazuje, jak je provozní bezpečnost důležitá pro daný podnik, do jaké míry je brána v úvahu a především:

- jaký je přístup managementu a zaměstnanců k provozní bezpečnosti,
- jak se management a příslušní zaměstnanci podílejí na procesech řízení provozní bezpečnosti,
- jaké mají zaměstnanci možnosti ovlivnit postoj a procesy podniku, týkající se provozní bezpečnosti
- a jaké možnosti nahlásit potenciální ohrožení provozní bezpečnosti v podniku existují a jak je poté s tímto hlášením nakládáno.

Nástrojem pro „měření“ kultury bezpečnosti pro členské země EUROCONTROL je Safety Culture Survey, který by měl být prováděn v jednotlivých zemích u poskytovatelů letových navigačních služeb v nejvýše pětiletých intervalech. Z důvodu zachování objektivit bude tento průzkum v našem podniku probíhat ve spolupráci s Masarykovou univerzitou, čímž bude zároveň zaručena i naprostá anonymita dotazovaných.

Cílem průzkumu je získání přehledu o celkovém chápání provozní bezpečnosti v ŘLP ČR, s. p., na všech úrovních a napříč všemi organizačními jednotkami. Výstupy z průzkumu umožní přijmout opatření ke zlepšení provozní bezpečnosti v našem podniku. Nově průzkum obsahuje i otázky týkající se únavy zaměstnanců ve směnném provozu.

Harmonogram je následující:

→ **listopad 2019** – v rozmezí 15. až 30. listopadu bude přístupný online dotazník na Safety portálu. Odpovědi z dotazníku budou dostupné pouze speciálním listům z Masarykovy univerzity, kteří je vyhodnotí. ÚPB následně obdrží až analýzu anonymních dat pro jednotlivé profesní skupiny zaměstnanců,

→ **únor 2020** – workshopy dle profesních skupin zaměstnanců zaměřených na jednotlivé oblasti kultury bezpečnosti na základě souhrnných výsledků z průzkumu,

→ **duben 2020** – závěrečná zpráva zpracovaná specialisty z Masarykovy univerzity na základě dat získaných z dotazníku a z workshopů,

→ **květen 2020** – prezentace závěrečné zprávy s možností diskuze a zpětné vazby,

→ **červen 2020** – analýza klíčových oblastí zprávy, návrh opatření speciality ÚPB/OBK.

A proč je dobré se průzkumu zúčastnit? Průzkum umožňuje zjistit slabé a silné stránky týkající se provozní bezpečnosti – každý má tak možnost vyjádřit svůj pohled na aktuální stav kultury bezpečnosti v podniku.

de mít v rámci zimního letového řádu přímé spojení do 121 destinací

red

jde o SCAT Airlines, SkyUp Airlines, Air Malta a Arkia Airlines. „Další nárůst počtu destinací v nadcházející zimní sezóně potvrzuje vzrůstající atraktivitu Prahy pro letecké dopravce a zahraniční turisty. Z tohoto zájmu ovšem budou těžit také čeští cestující, kterým se tak otevírají nové možnosti pro cesty do zahraničí. Kromě nových destinací na východě Evropy mohou v zimě poprvé využít také linek do míst, kam má Praha přímé letecké spojení tradičně jen v létě, například na Island nebo Maltu,“ říká Václav Řehoř, předseda představenstva Letiště Praha.

Nejvytíženější zemí podle počtu destinací zůstane také v zimě Velká Británie, a to díky nabídce přímých spojení do celkem 17 britských destinací, včetně všech šesti mezinárodních letišť v Londýně. Druhou nejvytíženější zemí bude Itálie (11 destinací), dále pak Rusko (10 destinací), Španělsko (9 destinací) a Francie (8 destinací).

Z měst bude v zimě nejvíce letů z Prahy směřovat do Londýna (v průměru 93 letů týdně), Moskvy (až 70 letů týdně) a Amsterdamu (až 51 letů týdně). O čtvrté místo se s 49 letů týdně dělí Varšava a Paříž.

Letiště Praha si navíc letos polepšilo v žebříčku, který vede renomovaná agentura Moody's Investors Service. Ta zvýšila Letišti Praha rating úvěrové spolehlivosti o jeden stupeň z dosavadního A1 s pozitivním výhledem na Aa3 s výhledem stabilním. Stalo se tak v návaznosti na totožné zvýšení ratingu pro Českou republiku. Letiště Praha tak dlouhodobě dosahuje nejvyššího hodnocení, jaké lze v tuzemsku získat. Mezi klíčové důvody udělení nejvyššího ratingu nadále patří především stabilní cash flow, konkurenceschopné letištní poplatky, výborný finanční profil společnosti a její zásadní postavení ve státní infrastruktuře.

Nově udělené hodnocení Aa3 značí na ratingové škále Moody's bezpečnou investici s nízkým úvěrovým rizikem. Výhled ratingu Letiště Praha je podle Moody's stabilní. „Rozhodnutí agentury Moody's potvrzuje, že Letiště Praha je dlouhodobě vnímáno jako důvěryhodný subjekt a seriózní partner pro případné investice. To je důležitým předpokladem k tomu, abychom splnili závazek rozvoje letištních kapacit a služeb bez nároku na finanční prostředky ze státního rozpočtu. V tomto ohledu je stále naším záměrem financovat rozvojové projekty z vlastních výnosů. V případě nutné půjčky nám velmi vysoký rating spolehlivosti zajistí výhodné podmínky úvěru,“ říká Václav Řehoř, předseda představenstva Letiště Praha.

Ve své zprávě poukazuje agentura Moody's na silnou úlohu Letiště Praha jako provozovatele největšího letiště v České republice, pozitivně hodnotí stabilní finanční zázemí společnosti a zodpovědnou strategii v realizaci rozvojových plánů.



Zápisník z cest Roberta Bakaláře – Afrika

Dokončení z minulého čísla.

V noci, přímo v kempu, vidíme hned vedle nás se potulovat hrochy, kteří na noc opouštějí bezpečí vody. Trošku se bojíme, ale našťastí jsme hrochy žádným způsobem neomezili. Problém by nastal v případě, že bychom se dostali mezi hrocha a vodu, to se ale našťastí nestalo. Poučení z předchozího přechodu hranice, se nikomu nedíváme do očí, aby nebyla uzavřena dohoda o hlídání vozu a podobně. Přejezd trajektem zpět do Zambie se



obchází bez větších potíží, jsme „staří mazáči“ a víme, co je zapotřebí! Pohoda, jazz. Cestou opět potkáváme volně žijící slony a tak opět hledáme bezpečný kemp. Na recepci jednoho lodge se ptáme strážce kempu, zdali je kempoviště oploceno a dostává se nám kladné odpovědi. Další otázka, zdali se v noci zvěř snaží projít kempem? „Jistěže ano, sloni a žirafy, ale hrochů se bát nemusíte, já to tady hlídám.“ Skvěle. Ještě se tedy ptáme, zdali je plot elektricky zabezpečený a opět přichází kladná odpověď. Otevíráme si tedy láhev vína a kocháme se přicházejícím večerem. Vtom strážce vystřelí světlici, která osvětlí za plotem pár slonů, kteří se spášeně dají na útěk. Ptáme se proč takový rozruch a dozvídáme se, že plot sice je elektrický, ale není aktuálně pod

proudem a že hlídač nemá jinou zbraň než baterku a poslední světlici. Co k tomu říci? Prostě Afrika! Nádherná, čistá, nezatížená Afrika. Ale opět nás to ponaučilo, že se člověk musí naučit lépe zeptat.

Strážce nám následně vysvětluje, že kdyby se cokoliv dělo, že za námi přijde a dá nám případné instrukce. Dopijíme u ohně láhev vína a najednou „hele slon“! Rázem vystřízlivíme. Slon prošel těsně okolo nás, chobotem roztrhal krabici s jídlem a jakýmsi oblečením, kdy kusy létaly dobrých pár metrů daleko. Držíme se u ohně a slona, celí rozechvělí, pozorujeme. Je to adolescent, plný sil nám to dokázat, a tak s respektem čekáme, až jeho chuť po běsnění pomine. Černochoz z dálky bliká slabou baterkou a něco „africky“ volá a gestikuluje. Nerozumíme ničemu. Mladý rebel převrhl odpadkový koš, ukojil svoji zvědavost tím, že pozřel igelíák s limetkovou kůrou a zmizel ve tmě. Pak bereme nohy na ramena my dva a rychle mizíme ve stanu na střeše auta. Moc se nevyspíme. Za chvíli totiž přichází starší člen sloní rodiny a tluče chobotem do kmenu stromu necelé dva metry od našeho stanoviště.

Hned ráno řešíme nepříjemnost. Máme rozbité auto, automat přestal řadit. Do Lusaky je to asi 500 km. Rychle přemítáme, jaké máme možnosti, zbývají nám totiž do odletu pouhé dva dny. Zkoušíme tedy vstřícnost a pochopení na recepci prvního hotelu. Afričané jsou lidé, co vás nenechají ve štychu, tedy vás nenechají zemřít. V hotelu Livingstone ve snaze nám vyhovět zavolali místního technika. Dostavil se člověk prostý, avšak velmi chápající a schopný užívat svého rozumu, jelikož po dvaceti minutách nám lámanou angličtinou sdělil, že je to rozbitý. Což nám s konečnou platností potvrdilo naše obavy, že bez servisu více než 500 km na letiště do Lusaky nedojedeme. Pak nám jednoduše a bez jakéhokoli studu oznámil, že je v hotelu zahradníkem. To byla naprosto základní a průlomová informace, mohl by tedy znát místní prostředí, to tedy znamená, že i možná místní autoservis, pokud něco takového v Africe existuje. Naložili jsme ho tedy do auta a jedeme do prvního servisu, kam nám zahradník snaživě ukazuje cestu. Jako místní má dveře otevřené. Mr Jobs-service je spíš vrakovištěm, ale okolo auta se hned začne pohybovat asi osm černoušek včetně našeho zahradníka. Auto začali rozebírat,



a to doslova, včetně vymontování sedačky a zadních světlometů. Jak trefně podotkla partnerka: „Do teď to, lásko, aspoň startovalo“. Upřímně jsem se rozesmál. Oprava trvala celý den, tedy pardon, jen pět hodin. Mezitím jsem s panem Jobsem „domlouval“ cenu. Stále nevěděl, a to ani odhadem, prý podle počtu pracovníků. Jeden z nich má za pasem regulérní automatickou pistoli, asi na sebeobranu? Kdo ví? Avšak ten ozbrojený nám auto opravil, a vlastně byl jen zákazníkem, který věděl, co auto chybí. Oprava byla vyčíslena na 100 dolarů a dokonce jsme dostali i fakturu. Vyrážíme tedy na letadlo do Lusaky, ihned ve městě nás ještě stává dopravní policie za nedodržení dopravních předpisů a ohrožení plynulosti silničního provozu. To, že kolem neprošlo jiné auto netřeba ani dodávat a máme zaplatit v přepočtu 1 000 Kč. Ale aby vše bylo čisté, tak peníze za pokutu nepřijímají na místě, ale posílají nás do banky, kde máme požadovanou částku složit na účet a s potvrzením se vrátit. Potom obdržíme oficiální lísteček z pokutového bločku. Ale jaksi je neděle a banka má shodou náhod zavřeno. Jistě, počkáme do rána, necháme si uletět letadlo... Nakonec se přišlo na náhradní řešení – policistům by se hodily věci z naší ledničky. Takže párek, pivo, salám, cibule a rajčatový protlak mění majitele a díky tomu můžeme znovu vyrazit na cestu. Život umí být zábavný, ale někdy i velmi vážný, takové ponaučení si odnášíme z této cesty, ale kromě toho i další neopakovatelné a snad i neuvěřitelné zážitky. Tak snad zase někdy na shledanou.

Language Corner

Zack met an old college friend who had never married and ask him about his bachelor status.

Zack: “Tom, haven’t you ever met a girl you care for?”

Tom: “Oh yes, just last week I met a girl and fell in love at first sight.”

Zack: “What happened? Why didn’t you get married?”

Tom: “I took a second look.”

My boss arrived at work in a brand-new Rolls Royce.

“Wow,” I said. “That’s an amazing car.”

He replied, “If you work hard, put all your hours in, and strive for excellence, I’ll get another one.”

When the new activities director for the rec center walked in, all us retirees quickly took notice. She was 20-something and gorgeous. My buddy whispered, “She makes me wish I was 30 years older.”

“You mean 30 years younger?” I asked.

“No. If I were 30 years younger, I’d still never have a chance with a woman like that. If I were 30 years older, it wouldn’t bother me so much.”

A salesman was going door to door trying to sell his wares. As he walked up to the next house, he noticed a small boy sitting on the front steps. “Is your mother home?” the salesman asked the small boy.

“Yeah, she’s home,” the boy said, scooting over to let him past.

The salesman rang the doorbell, got no response, knocked once, then again. Still no one came to the door. Turning to the boy, the fellow said, “I thought you said your mother was home?!”

The kid replied, “She is, but this isn’t where I live.”

Chauffeur: “All this talk about back-seat drivers is a bunch of nothing. I’ve driven a car for over ten years and have never heard a word from behind.”

Cabby: “What type car do you drive?”

Chauffeur: “A hearse.”

A little boy in my infant class came into school and told me he could spell his mum’s name.

“M-U-M,” he said proudly.

Before I could congratulate him, another little boy said excitedly, “That’s how you spell my mum’s name too!”