

STRIP 2015

ročník XVI, číslo 165
říjen

Pracoviště ACC Praha v roce 1976 v pátém patře technického bloku. Radarový řídící, Milan Zikmund sleduje zobrazení sekundárního radaru americké firmy AIL, který byl v Praze i Bratislavě v provozu od roku 1975. Vedle radarového má místo procedurální řídící a na opačné straně postupové tabule je asistent. Vybavení všech sektorů na ACC bylo prakticky shodné a nezměnilo se až do příchodu EUROCAT 200 současně s přemístěním do třetího patra v srpnu 1993. Počáteční tři sektory na ACC byly krátce po roce 1980 doplněné dalšími dvěma se společným čtvrtým radarovým indikátorem. Informace o počasí byly snímány z papírového štítku průmyslovou televizí. Monitor je uprostřed nad panelem s jednotným časem. Radarový řídící měl k dispozici tabuli s papírovou mapou a příložníkem pro srovnání se zobrazením radaru, jehož poměrně jednoduchou mapu jsme v detailu zařadili na titulní stranu Stripu v červnu.



Kurzy první pomoci

DPERFIN připravilo ve spolupráci s lektorkou Libuší Terezií Vojtovou pro všechny zájemce z řad zaměstnanců ŘLP ČR, s. p., kurzy první pomoci. Kromě zásadních všeobecných informací se lektorka zaměří i na novinku – *Automatizované Externí Defibrilátory (AED)*, které byly nedávno zakoupeny a umístěny do prostor jednotlivých podnikových středisek. V nabídce jsou následující termíny:

středa 04. listopadu 2015, 9:00–15:00
 středa 11. listopadu 2015, 9:00–15:00
 středa 18. listopadu 2015, 9:00–15:00
 středa 25. listopadu 2015, 9:00–15:00
 pondělí 30. listopadu 2015, 9:00–15:00.

V případě zájmu o účast na kurzu první pomoci se prosím obraťte na Pavla Cvachovce z DPERFIN/SPER, linka 2099, e-mail: cvachovec@ans.cz. **Přihlášky prosím zasílejte nejpozději do 31. října 2015.**

DPERFIN

Pracovní výročí

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

Blanka Beranová, účetní II, DPERFIN/SFIN/UC **15 let**
Dušan Ingeli, Ing., metodický pracovník, DPERFIN/SPER/RLZ **15 let**

Alena Kohoutová, supervizor účetnictví II, DPERFIN/SFIN/UC
Hana Masopustová, Ing., ekonom specialista, DPERFIN/SFIN/CO
Ladislav Kaufmann, pseudopilot, DPLR/SLŠ/OPP **15 let**
Lukáš Hegedůš, vedoucí řlp II – Watch supervizor, DPRO/SONS/ACC/IFR **25 let**
Ota Rait, dispečer FIC, DPRO/SONS/ACC/FIC **25 let**
Martin Vítek, Ing., vedoucí řlp II – Watch supervizor, DPRO/SONS/ACC/IFR **25 let**

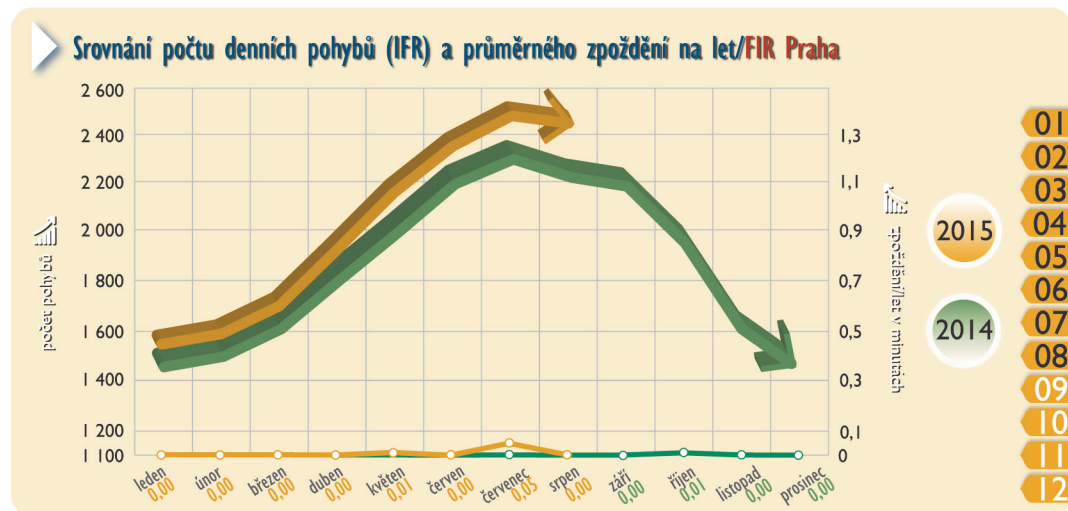
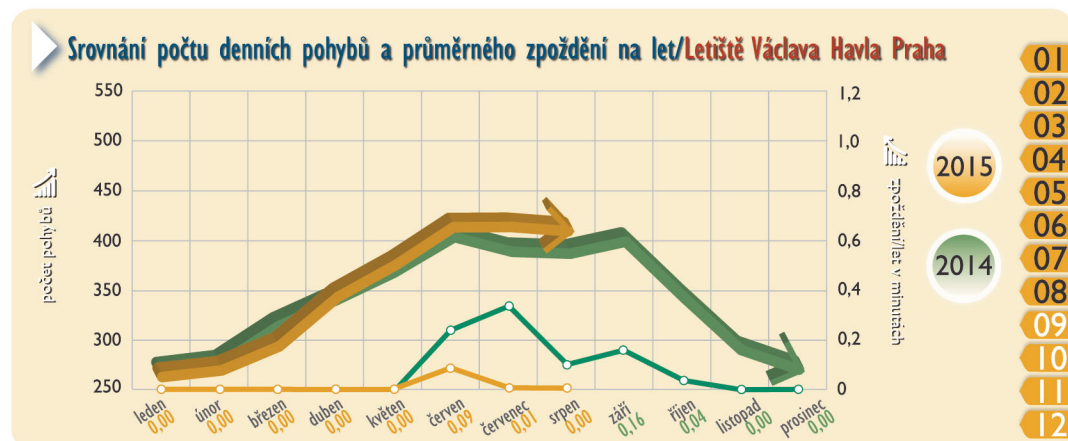
Tomáš Volejník, vedoucí řlp II – Watch supervizor, DPRO/SPLS/APP/TWR **25 let**
Luboš Hlinovský, Ing., MBA, ředitel ÚSMP, ÚSMP/S **25 let**
Jan Kott, instruktor na stanovištích II, DPRO/SONS/ACC/IFR **30 let**
Ivan Beneš, ASM Manager, DPRO/SONS/ACC/ASM **35 let**
František Němeček, vedoucí řlp II – Senior controller, DPRO/SONS/ACC/ASM **35 let**
Miroslav Hrach, Ing., vedoucí oddělení FDD, DPRO/SONS/ACC/FDD **40 let**
Redakce srdečně blahopřeje!

Statistiky provozu

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

srpen 2014/2015

Pohyby na regionálních letištích SRPEN 2014/2015



BRNO	
2014	2015
IFR 1 443	IFR 1 355
VFR 2 826	VFR 3 512
4 269	4 867
MLČ 1 107	MLČ 1 060
OSTRAVA	
2014	2015
IFR 910	IFR 882
VFR 1 072	VFR 1 402
1 982	2 284
MLČ 667	MLČ 663
KARLOVY VARY	
2014	2015
IFR 378	IFR 409
VFR 403	VFR 623
781	1 032
MLČ 230	MLČ 269

Počet pohybů na Letišti Václava Havla Praha

celkem		nárůst provozu v %		nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.	
2014	2015	14/15		2014	2015	2014	2015
12 039	12 707	5,5		464 (29. 8.)	474 (21. 8.)	41 (1. 8.)	44 (21. 8.)

Počet pohybů (IFR) ve FIR Praha

celkem		nárůst provozu v %		nejvyšší počet/den		nejvyšší počet/hod.		průměrné zpoždění na let v min.	
2014	2015	14/15		2014	2015	2014	2015	2014	2015
69 930	75 702	8,3		2 423 (29. 8.)	2 573 (14. 8.)	180 (26. 8.)	190 (4. 8.)	0,00	0,00

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.

V novém logotypu ŘLP ČR, s. p., se zrcadlí klid i jistota

V tomto čísle zpravodaje navazujeme na oficiální představení nového loga ŘLP ČR, s. p., a nabízíme vám rozhovor s Alešem Najbrtem, kreativním ředitelem Studia Najbrt, které pro nás logotyp a celou korporátní identitu připravilo. Cílem naší společné rozmluvy je především podrobné prozkoumání celého finálního návrhu a osvětlení mnoha detailů, které zajisté přispějí k lepšímu pochopení naší nové značky.

Pane Najbrte, stojí za vámi spousta práce na grafickém designu především kulturních a společenských institucí. Jak moc jiné je vytváření nového logotypu pro podnik s tak odlišným a specifickým oborem jako je řízení letového provozu?

Určitě to jiné je. Za prvé proto, že se jedná o zcela odlišné téma a za druhé se naše grafické studio vždy soustředí na to, kdo po jeho vytvoření bude s daným logem pracovat a kdo ho bude využívat. Vždy zohledňujeme to, komu je logo určené a k čemu má primárně sloužit. Taková značka není jen o tom, jak vypadá, ale i o tom, jaká je jeho funkce, co má propagovat a jak má poté vypadat celý vizuální styl. Vaše zadání se podobalo úkolům, které jsme v minulosti již řešili. Re-designu či zásadnější změně různých log velkých společností či měst jsme se již několikrát věnovali, a ačkoliv zde lze najít velmi podobné charakteristické prvky pro takovou grafickou práci, každé zadání je zároveň velmi individuální a má svá specifika. Snažíme se proto vnímat, komu je námi zpracováván grafický styl určený a jaká je činnost instituce, která ho bude využívat.

V tom je naše práce tak jedinečná, zábavná a zároveň složitá. Nemůžeme mít jeden vzor, podle kterého bychom jednoduše zpracovávali všechna zadání. Pokaždé je naše práce ovlivněna především obsahem činnosti dané klientem a to je i to, co od nás naši zákazníci očekávají. Chtějí něco nového, neokoukaného, chtějí vidět věci jinak, a proto přicházejí právě za námi. Musíme proto každé vyvinout poměrně značné úsilí, abychom se dokázali na danou instituci podívat jinými očima a zároveň dodržet předpoklad, že nový styl bude stále především sloužit tomu, k čemu je určený a bude to dobře vystihovat.

Čím vás oslovilo zrovna ŘLP ČR, že jste se rozhodli zúčastnit se výběrového řízení a prezentovat vaši práci na poli možná pro vaše studio trochu nezvyklého oboru?

Podobně jako nás například pracovně i soukromě zajímá film, neboť se jedná o hodně sledovanou součást naší kulturní sféry, tak obor řízení letového provozu spadá pod oblast letectví, které mě osobně vždy velmi lákalo. Kdyby se mě jeden novinář ptal, jestli mám nějaký profesní sen podobně, jako mívají herci svou vysněnou roli, zdali mám něco konkrétního, na čem bych rád pracoval. Já mu odpovídl, že bych rád zkoušel vytvořit logo nějaké letecké společnosti nebo spolupracovat na orientačním systému nějakého letiště. To se mi zatím nepodařilo, ale líbí se mi, jakým způsobem jsou vytvářeny informační systémy na letištích – všechny ty piktogramy, označení a celý jedinečný a ucelený systém pro cestující. Například mám rád design letiště v Kolíně nad Rýnem a vůbec práce, když přiletím na nějaké méně ještě neznámé letiště, zajímám se o to, jak vypadá orientační systém. Jestli dobře funguje, jestli je orientace podle něj jasná a jednoduchá a zajímají mě také letadla a jejich

design. Jeden čas měly velmi povedenou prezentaci na svých letounech například British Airways nebo norské aerolinie Norwegian, které pracují se zobrazením slavných osobností. Nevyužívají jen samotnou korporátní značku, ale přinášejí do prezentace své společnosti ještě další myšlenky.

Řízení letového provozu je možná vidět o trochu méně než aerolinie, ale téma je to velmi podobné a možná o něco obtížnější, i proto nás taková výzva velmi zaujala.

Jistě znáte dopodrobna i naše původní logo. Co o něm soudíte a jak ho můžeme porovnat s návrhem z vašeho grafického studia?

Původní logo ŘLP je velmi jednoduché, což bych považoval za určitou výhodu. Možná je ale jednoduché až příliš a svádí k tomu, že ho můžeme považovat spíše za piktogram. Z mého pohledu je trochu studené, což podtrhuje i zvolené písmo a barevnost využívané v celém vizuálním stylu. Obsahově ale určité odpovídá činnosti podniku.

Z těchto důvodů jsme nejprve šli cestou re-designu této značky, protože jsme ji vnímali jako smysluplnou. Zkusili jsme ji otočit tak, aby letadlo letělo směrem doprava, protože tento směr je pro nás, kteří píšeme latinkou zleva doprava směr vpřed, kdežto vaše současné logo směřuje z tohoto pohledu zpět. To byl první krok, ke kterému jsme přistoupili. Byli jsme ovšem požádáni o to jít i odlišnou cestou a rozvinout do detailů nějakou vlastní myšlenku. První téma proto bylo již zmíněné letadlo, jehož trasu v rámci své činnosti sledujete a jehož pohyb nad republikou kontinuálně pokrýváte a druhé byla samotná obloha, kterou sice můžeme vidět pouhým okem, ovšem řídicí letového provozu ji zároveň vidí změněnou, a v určité grafické podobě na obrazovkách svých počítačů. Toto všechno byly původní inspirace pro návrhy, které jsme vytvořili.

Bylo pro nás důležité, aby nově vznikající logo mělo na první pohled jasnou obsahovou spojitost s vaší činností. Vzniklo několik návrhů, které postupně odrážely to, co jsme chtěli v logu zdůraznit a vyzdvihnout – zaujaly nás například i jednotlivé letové sektory, se kterými pracujete a v jednom z návrhů jsme je i zpracovali. Ovšem ve výsledku jsme jako nosné téma vyhodnotili již zmiňované letadlo a pak celý vzdušný prostor. Nakonec jsme ještě zvážili to, že celý tento prostor znamená více než jedno letadlo a z těchto úvah vzniklo logo, které bylo našim vedením vybráno. Jedním z důležitých principů, který na logu odkazuje na vaše hlavní poslání je, že Řízení letového provozu hlídá vzdušný prostor nad celou republikou, do kterého přilétávají letadla z různých stran a také jej z různých úhlů opouštějí.

Proč jste zvolili obdélník jako hlavní tvar grafické části loga?

Tvar obdélníku se nám zdál jako nejvhodnější z hlediska pozdějšího využívání



Řízení letového provozu České republiky

značky a zároveň byl v nejlepší postavení vůči textové části loga. Původně jsme zvažovali i obdélník na výšku nebo čtverec, ale myslím, že ani jedno zcela přesně nevystihuje orientaci vaší činnosti. Verze na šířku jasněji ukazuje směr pohybu letu i rozlohu naší republiky – přelet nad naším územím přeci jen chvíli trvá – a to nejlépe vyjadřuje obdélník na šířku. Navíc z hlediska kompozice se nám u obdélníku lépe dařilo vyjádřit dynamiku pohybu.

V obdélníku dominují také čáry rozmístěné pod různými úhly...

Linky jsou do jisté míry subjektivní záležitost a jejich počet jsme v původních návrzích stanovili s ohledem na to, jaké máme s tímto prvkem zkušenosti. Na jednu stranu by značka společnosti měla být jednoduchá a počet čar by neměl být příliš vysoký, na druhou stranu bylo důležité vyjádřit tímto počtem tu „mnohost“ letů tak, aby byla s ostatními prvky v logu kompozičně i proporčně v souladu. V zájmu lepší čitelnosti značky jsme pro finální návrh loga ještě jednu linku ubrali.

Další zásadní součástí loga jsou barvy. Proč tato kombinace barev – tmavá modrá, světlá modrá a tyrkysová?

Protože se vaše činnost primárně týká oblohy, náš cíl byl ji promítnout i do loga. Proto jsme zvolili různé tóny modrých barev. Obloha však nezůstává stejně barevná pořád, když ji sledujete v noci, vypadá úplně jinak než za denního světla. Tuto dynamiku jsme se snažili v logu vyjádřit a zároveň vyzdvihnout určitou energii a přitažlivost, kterou s sebou logo nese – proto jsme zvolili i hodně tmavě modrou.

Jak moc jsou vůbec zvolené barvy v logu důležité pro nestranného pozorovatele, veřejnost?

Barvy obecně přináší do loga emoce a dodávají mu určité citové zabarvení. Bud' větší, nebo menší podle toho, o jakou společnost a činnost se jedná. Obecně víme, jak na nás působí třeba červená, oranžová nebo žlutá barva a naopak jak uklidňující je právě modrá nebo zelená. Naše studio má s používáním barev bohaté zkušenosti a jejich využití ve značkách volíme velmi pečlivě.

Existují barevné stereotypy, vzorce, podle kterých si k sobě automaticky přiřadíte emoci a barvu. Při práci na logotypu tak můžeme buď tyto stereotypy následovat, nebo se je snažit naopak narušit a nabídnout záměrně něco jiného, než by ostatní čekali. V takovém případě je ale třeba si toho být vědom a mít jasnou představu o tom, proč to děláme a s jakým cílem.

Myslíte si, že nové logo ŘLP ČR, s. p., je snadno zapamatovatelné?

Jsem o tom přesvědčený. Princip loga je zřetelný a jasný. Pokud se vás někdo zeptá,

jak vaše značka vypadá, tak i když ji pravděpodobně nenakreslíte zcela přesně, základní tvar a rozmístění linek si vybavíte okamžitě. I snadná identifikovatelnost loga je jednou z jeho důležitých vlastností.

Zajímá mě, kde čerpáte inspiraci pro vaši práci?

Já se obecně nechávám inspirovat mnoha věcmi. Třeba prací mých kolegů ve studiu, filmovou tvorbou, výtvarným uměním i samotnými malíři – takových impulsů je každý den mnoho. Inspiraci nacházím i v práci jiných grafických studií – ne snad, že bych je kopíroval, ale spíše se zájmem sleduji, jak se i pomocí jejich výsledků práce celý tento obor vyvíjí a jakým směrem se ubírá.

Navíc naše práce v kulturní oblasti, ať už je to filmový festival v Karlových Varech nebo Česká filharmonie, se velmi vhodně doplňuje s prací, kterou odvádíme v oboru corporate identity. Máme zkušenost, že pokud do loga přineseme trochu humoru nebo hravosti, výsledku to jen prospívá.

Můžte pro vás být inspirací i kritika?

Určitě. Jsme poměrně dost sledované studio a kritika se na nás občas snáší. Snažíme se to ale vnímat bez přílišných emocí. Zajímají nás protichůdné názory pokud jsou prezentovány s určitou odpovědností a inteligentní formou a přinášejí myšlenku, která nám přijde zajímavá. Někdy nás to i inspiroje.

Lidé obecně nemají rádi změny a často se s nimi velmi nesnadno ztotožňují. Změna loga a tím i korporátní identity podniku může v někom vyvolat i obavy. Dá se takovým novým logotypem naopak vyjádřit, že obavy jsou zbytečné?

Určitě dá a byla to i naše snaha po celou dobu vytváření loga. Chtěli jsme ukázat, že vaše společnost neustrnula, že se neustále vyvíjí, že využívá stále kvalitnější a technologicky dokonalejší systémy a že roste i profesionalita vašich zaměstnanců. Zároveň se v novém logu a jeho barvách zrcadlí i snaha o určitý klid a jistotu, což, jak doufáme, se na všechny uživatele loga přenesou.

Na závěr už mi zbývá se jen zeptat, co byste našemu logu popřál do budoucna?

Práhl bych mu především, aby splnilo tu úlohu, pro kterou jsme ho vytvořili. Aby bylo kvalitně implementováno uvnitř podniku a směrem k našim obchodním partnerům a brzy se stalo zcela jasně identifikovatelnou značkou. Aby se jeho stopa objevila všude, kde je Řízení letového provozu aktivní a také aby se s jeho pomocí podařilo vyjádřit sounáležitost vašeho podniku jakožto jednoho celku. Přeji mu, aby se stalo synonymem pro kvalitu, bezpečnost a spolehlivost, neboť všechny tyto součásti jsou v něm určitým způsobem obsažené.

text nwt, grafika Studio Najbrt

Obec Jeneč slavila 900 let od svého vzniku

V letošním roce si Jeneč, sídlo Řízení letového provozu České republiky, připomíná 900 let od chvíle, kdy poprvé vstupuje jméno obce v psané podobě do historie naší země. Ve dnech 26.–27. září proto uspořádala oslavy k 900. výročí svého založení, jejichž formální částí se účastnil i delegát ŘLP ČR, s. p. Součástí bylo i setkání s ostatními zástupci podniků, institucí a okolních obcí, které přineslo zajímavý pohled na to, jak zásadně každý vnímá vzájemnou spolupráci s touto obcí. S Jenčí je náš podnik neodmyslitelně spjat již od roku 2005, kdy bylo v květnu tohoto roku zkolaudováno nové středisko řízení letového provozu IATCC.

Obec vydala při této příležitosti velmi zajímavou publikaci s prostým názvem Jeneč 1115–2015 autorů Jiřího Kučery, Jaroslavy Burgrové a Jaroslavy Vrškové, která je k zapůjčení v redakci podnikového zpravodaje (kancelář 5.110). **red**

Objektiv



Na 22. ročníku letecké přehlídky CIAF na letišti v Hradci Králové, konané i za podpory ŘLP ČR, s. p., si letečtí nadšenci opět přišli na své. Ačkoliv nedělí 6. září dost výrazně poznamenal déšť a organizátoři museli narychlo měnit harmonogram dne, létalo se po celou dobu a program se podařilo naplnit. Diváci tak mohli obdivovat například letouny z výzbroje české armády Jas-39 Gripen a L-159 Alca, lotyšské Baltic Bees na svých nepřehlédnutelných žlutomodrých strojích, švýcarské piloty na pěti strojích Pilatus P-3 nebo ukázky záchranných prací dvojice vrtulníků Mi-171Š a Mi-24.

V české premiéře se zde představila historická replika slavného dvoumotorového proudového stíhače Messerschmitt Me-262 (na snímku). Tento průkopník v designu všech moderních stíhacích letounů lákal v průběhu obou dnů davy návštěvníků.

red, foto Andrea Dvořáková/DPLR/SLŠ/S-LSŠ



Další velmi zajímavou akcí podpořenou i ŘLP ČR, s. p., byl letecký den Strakonice On Air 2015. I když se jeho datum konání kryje s výše zmíněným hradeckým CIAF, návštěvníci si do Strakonice vždy cestu najdou a rok od roku zájem široké veřejnosti o bohatý program na jihočeském letišti v Lipkách roste. Pro návštěvníky byly připraveny třeba velmi zdařilé repliky UL letounů, replika Fokkeru Dr I ze Šumavy, zmenšený Tiger Moth, skupina tří Zlinů 326 nebo akrobacie Miloše Ramerta na historickém větroni Lo 100. Vrcholem programu se stal přilet Bařovy Electry krátce po druhé hodině odpolední. V rámci doprovodného programu si zájemci mohli prohlédnout i vystavená historická vozidla. **red, foto Jaroslav Lechnýř/DRSL/SCL/MIS**

Nové výukové a ubytovací centrum Jeneč



Od pondělí 14. 9. 2015 je plně v provozu nové výukové a ubytovací centrum umístěné vně areálu IATCC Jeneč. Jedná se o bývalý bytový dům, č. p. 285. Budova je rozdělena do dvou samostatných částí určených k využití všem zaměstnancům ŘLP.

Ve výukové části se nacházejí dvě učebny, každá pro nejvýše deset osob. Jsou vybaveny klimatizací, PC pro lektora, projektorem, AV receiverem, magnetickou tabulí, telefonem a flip chartem. Dále se zde nachází jedna počítačová učebna pro nejvýše šestnáct osob. Ta, kromě standardního vybavení shodného s ostatními učebnami, nabízí PC pro každého účastníka kurzu. Ve společných prostorách je kromě jiného umístěno i multifunkční zařízení pro tisk, kopírování a skenování.

Vzhledem k tomu, že učebny byly vybudovány s cílem odlehčit zasedacím místnostem v IATCC a vytvořit v nich dostatečný časový prostor pro konání pracovních jednání, byly do výukového a ubytovacího centra přesunuty kurzy anglického jazyka.

V ubytovací části jsou umístěny celkem čtyři ubytovací jednotky vybavené ložnicí s pracovním koutem, samostatným sociálním zařízením a chodbou. V každé jednotce se mohou ubytovat až dvě osoby a jsou určeny výhradně pro zaměstnance ŘLP ČR, s. p., kteří mají stanovené místo výkonu práce jiné než Jeneč a Praha a mají schválenou služební cestu.

Podrobné informace týkající se přesného umístění centra včetně názorné mapky, dále režimu vstupu do výukové i ubytovací části a především odkazy na provedení rezervací učeben či bytů naleznete na podnikovém intranetu v sekci Novinky. Rezervační systém je pak přístupný v sekci Aplikace → Elektronické žádosti a formuláře → Rezervace Výukové a ubytovací centrum Jeneč (VUCJE). **red**

Nástěnný kalendář ŘLP ČR, s. p., pro rok 2016



I pro nadcházející rok 2016 připravilo Oddělení vnějších vztahů nástěnný měsíční kalendář s leteckou tematikou. Na třinácti listech se objeví výjimečné snímky z dílny studia MDE Advertising a. s., jejichž autorem je pro tentokrát fotograf Martin Meluš. Na kalendáři i kartonové obálce již nalezneme nové logo ŘLP ČR, s. p.

Nástěnné kalendáře budou k dispozici od poloviny listopadu 2015 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 ve dvojazyčné verzi, jejichž tištěnou podobu budeme na základě požadavků jednotlivých oddělení distribuovat osobně. Elektronickou verzi PF opět umístíme ke stažení na podnikový intranet.

Nové logo ŘLP ČR, s. p., budou propagovat i chystané podnikové diáře, které budou uvolněny do distribuce přes MTZ v druhé polovině listopadu 2015. **red**

Významné celosvětové ocenění uděleno českému odborníkovi pro civilní letectví



V rámci konání 46. výročního semináře společnosti *International Society of Air Safety Investigators (ISASI)*, který hostil německý Augsburg ve dnech 24.–27. srpna 2015, bylo slavnostně uděleno Ladislavu Mikovi, pracovníkovi Ministerstva dopravy, **prestižní celosvětové ocenění s názvem „Jerry Lederer Award“**.

Toto ocenění se uděluje jako pocta americkému průkopníkovi Jerome F. Ledererovi, jehož působení v roli vedoucí osobnosti letecké bezpečnosti mu již od počátků jeho kariéry vyneslo titul „*Father of Aviation Safety*“. Ten mu byl udělen Kongresem Spojených států amerických v roce 1997. Lederer se stal v pořadí druhým prezidentem ISASI a později byl vyznamenán jako Čestný prezident této organizace, s níž byl spjatý až do své smrti v roce 2004. Dožil se 101 let.

V případě Jerry Lederer Award se jedná o nejvyšší ocenění v oblasti letecké provozní bezpečnosti (safety) v civilním letectví ve světě a uděluje se pouze jednou za rok jedné osobě.

Ladislav Mika pracuje v civilním letectví 44 let a převážnou část svého působení zaměřil právě na oblast safety a školení a výcviku expertů v mezinárodním civilním leteckém prostředí. Uvedené ocenění se uděluje již od poloviny 70. let a doposud ho obdrželo jednačtyřicet významných osobností nebo organizací, z toho pouze dvě osoby z Evropy. Ladislav Mika, který je prvním držitelem této ceny ze zemí střední a východní Evropy, ve svém vystoupení uvedl, že udělení tak zásadního ocenění chápe nejen jako ocenění jeho osobního úsilí, ale také jako ocenění vysoké úrovně civilního letectví v České republice. Na snímku cenu uděluje prezident ISASI pan Frank Del Gandio (vpravo).

text red, foto Esperison Martinez



Vyšlo rozšířené vydání Světa letecké dopravy

V září tohoto roku vyšla další jedinečná publikace pilota a publicisty Jiřího Pruší a týmu špičkových odborníků z oboru letecké dopravy, s názvem Svět letecké dopravy II. Jedná se o rozšířené vydání první knihy se stejným názvem vydané před pěti lety. Cílem této obsáhlé publikace je předložit čtenářům aktuální a maximálně úplnou informaci věnovanou principům fungování globálního leteckého dopravního systému a jeho jednotlivých součástí. Obsahuje devět základních oddílů mezi které patří Základní principy letového provozu; Mezinárodní regulace, spolupráce a konkurence v letectví; Strategie a taktika různých typů leteckých dopravců; Letecká přeprava pro soukromé účely; Letiště v systému letecké přepravy; ŘLP – principy, kapacity, financování; Informační technologie u leteckých dopravců; Prodej, distribuce a realizace letecké přepravy a Globální statistiky letecké přepravy a informace z ČR a SR. V publikaci lze nalézt dále i desátý oddíl s třicetiletými přílohami obsahujícími konkrétní příklady a informace k nejdůležitějším částem globálního systému letecké dopravy. Poslední oddíl pak čtenářům nabízí unikátní slovník pojmů z oblasti letecké dopravy.

Kniha byla vydána v celkovém nákladu 2000 výtisků a byla velmi vřele přijata na odborných vysokých školách, jako je ČVUT nebo Žilinská univerzita, i leteckých úřadech ÚCL a OCL. **Jedním z partnerů knihy se stalo i Řízení letového provozu ČR, proto vy-**

davatel nabízí zakoupení knihy pro naše zaměstnance za sníženou cenu 350,- Kč (maloobchodní cena činí 390,- Kč). Publikaci je možné si objednat v redakci magazínu Flying Revue na e-mailové adrese sarka.skuhrava@flying-revue.cz nebo přímo telefonicky na čísle redakce 727 900 259.

red

Skytrax: Nejméně oblíbeným letištěm je Dalaman v Turecku

Britská poradenská společnost známá pod jménem Skytrax vydala opět po roce žebříček nejlepších letišť světa. Skytrax si kládá na skutečnosti, že všechna hodnocení pocházejí přímo od cestujících a uživatelů letištních služeb, a výsledky tak nemůže ovlivnit žádná společnost podnikající v oboru letectví. Sami uživatelé hodnotí v průběhu devíti měsíců služby a provoz na jimi navštívených letištích a poradenská společnost pak na základě zpracovaných výsledků oceňuje každoročně provozovatele těch nejlepších. Letos se na výsledcích podílelo více než 17 tisíc recenzí od stovek lidí různých národností. Ti popisovali své dojmy z návštěvy více než sedmi set velkých světových letišť. Mezi nejčastěji zvažovaná kritéria patří čistota prostorů letiště, chování personálu, celková atmosféra, úroveň a cena občerstvení, možnost odpočinku v prostorách letiště, příležitost k nakupování, délka čekání ve frontách nebo třeba nabídka doprovodných kulturních akcí.

Pro rok 2015 se vítězným letištěm stalo Singapur-Changi, na druhé místo zvolili cestující Inčchon v Jižní Koreji a na třetí místo letiště v německém Mnichově. Letiště Václava Havla Praha se umístilo v žebříčku sta nejlepších, konkrétně na 85. místě. Naopak nejhorším letištěm se dle serveru Skytrax stal Dalaman v Turecku, druhé nejhorší pak je Šarm aš-Šajch v Egyptě.

Kompletní žebříček všech hodnocených letišť lze najít na webových stránkách www.worldairportawards.com.

red

Ve věku nedožitých 58 let zemřel **pan Ing. Petr Navrátil**, ředitel sekce letové a provozní a statutární zástupce ředitele Úřadu pro civilní letectví. Po dlouholeté praxi u leteckých provozovatelů, kde vykonával funkci palubního inženýra, nastoupil 1. 2. 2001 k ÚCL, po třech letech byl pověřen řízením odboru obchodní letecké dopravy a za rok byl jmenován ředitelem sekce letové a provozní. Od roku 2008 až dosud byl zástupcem generálního ředitele a také tiskovým mluvčím.

Dne 31. 8. 2015 zemřel ve věku 74 let **pan Ing. Boleslav Stavovčík, Ph.D., sen.** Byl jednou z nejvýraznějších osobností českého civilního letectví. V rámci praxe strávil mnoho let a letových hodin v ČSA na pozici navigátora. V roce 1992 se stal ředitelem Státní letecké inspekce ČSFR, po rozdělení republiky byl jmenován do funkce ředitele Státní letecké inspekce ČR. Poté, co v roce 1997 Státní letecká inspekce zanikla, se stal ředitelem nástupnického ÚCL ČR, v této funkci působil až do 31. května 2003, kdy odešel do důchodu. Úzce spolupracoval také s Řízením letového provozu.

V době uzávěrky tohoto čísla nás zastihla další smutná zpráva – dne 5. 10. 2015 ve věku 73 let nás navždy opustil **pan Pavel Kuklík**. Do ŘLP ČR, s. p., nastoupil v roce 1964 a na ACC Praha působil až do svého odchodu do důchodu v roce 2004.

red

Inspiromat

„Větroně a kluzáky jsou úžasné létající stroje. Dávají člověku možnost maximálně se přiblížit tomu, jak se cítí ptáci.“

Neil Alden Armstrong (1930–2012), americký pilot, astronaut a univerzitní profesor; byl prvním člověkem, který vstoupil na povrch Měsíce

„Chceme, aby vzduch lidí sjednocoval, ne aby je dělil.“

Lord Swinton alias Philip Cunliffe-Lister (1884–1972), tajemník Spojeného království pro vzdušný prostor v letech 1935–1938

„Každý má svůj osobní oceán, který si říká o přeletění, pokud na to máte dost kuráže. Je to nezodpovědné? Možná. Ale co můžou sny vědět o hranicích?“

Amelia Mary Earhart (1897–nezvěstná od 1937), americká letkyně, která v roce 1928 jako první žena přeletěla Atlantský oceán; během letu v roce 1937 záhadně zmizela nad Tichým oceánem

„Lidská mysl a duše rostou zároveň s prostorem, v němž se člověk může pohybovat.“

Krafft Arnold Ehrlicke (1917–1984), vesmírný inženýr německého původu, propagátor kolonizace a industrializace kosmického prostoru kolem Země

„Vzduch je nejtajemnější a nejvíce vzrušující ze všech živlů; staví nás před ty největší výzvy. Můžeme se odpoutat od naší planety, od moře, od země. Vzduch už není součástí našeho světa...“

Arthur David Beaty (1919–1999), britský pilot, spisovatel a psycholog

„Společně s dalšími letci jsme kdysi snili, že letectví bude mít úžasnou budoucnost. Dnes v těch snech žijeme a zatímco své sny žijeme, sníme dál.“

Charles Lindbergh (1902–1974), americký letec, známý především prvním sólovým přeletem Atlantského oceánu v roce 1927

„Nezažil jsem let, kdy bych se nedíval z okna a neděkoval své šťastné hvězdy za to, co právě vidím a cítím.“

Sir Richard Branson (*1950), britský podnikatel a zakladatel letecké společnosti Virgin Atlantic Airways

„Největším uměním člověka je schopnost ovládat sebe samotného a své letadlo během letu, přimět duši stroje, aby splynula s tou lidskou.“

Richard David Bach (*1936), americký spisovatel a autor bestselleru Jonathan Livingston Rakek

připravila nwt

Plachtařské mistrovství ČR 2015 pohledem chrousta



Je horký letní den. Slunce pálí přes překryt kabiny mého větroně a ani naplno otevřené větrání nepřináší úlevu. Ručička variometru se občas líně vyhoupla na 1–1,5 m/s stoupání, které se však v 1000 metrech nad zemí začalo rozbíjet a slábnout. Letím právě nad letištěm. Sleduji hemžení aut, lidí a kluzáků na zemi. Ředitel závodu na základě mého popisu termických podmínek rozhodl dnešní disciplínu zrušit. Skončilo tím zároveň i Plachtařské mistrovství ČR 2015. Už dvě hodiny se tu griluji při prozkoumávání dnešního počasí, od toho tu jsem... jsem chroust.

Aeroklub Tábor sídlící na letišti u Čáпова двора (LKTA) provozuje bezmotorové i motorové létání a je i sídlem ATO – Letecké školy Tábor. Plachtaři znají toto letiště hlavně jako použitelnou plochu pro přistání na tzv. termické dálnici, která se táhne zhruba od Plzně až po Brno. Závody se tu do nedávné doby ještě nekonal, a tak bylo loňské Plachtařské mistrovství regionů prvním „ořukávacím“ testem, zda místní tým organizátorů a pomocníků zvládne nápor několika desítek větroňů a přes dvě stovky účastníků. Regiony dopadly ke spokojenosti všech a nic tedy nebránilo uspořádat na stejném místě i Plachtařské mistrovství České republiky, nejvyšší soutěž, jaká se kdy na tábořském letišti konala.

Závodů jsem se přímo neúčastnil. Se svým větroněm jsem fungoval jako tzv. chroust – tedy místních poměrů znalý průzkumník počasí, který řediteli závodu hlásil podmínky nad letištěm a směrem po plánované trati tak, aby mohly začít starty na začátku ideálního intervalu termického počasí. Vzlety probíhají z tzv. *gridu*, do kterého se soutěžní kluzáky seřadí. Vlečných letadel bylo osm a vlekly kluzáky do předem daného místa a výšky 600 metrů nad zemí. Zde se kluzáky vypínaly a dvacet minut po vzletu posledního závodníka v dané třídě mohly vyrazit na trať. Letošní počasí nedovolovalo vypsat příliš dlouhé tratě. Pro klubovou třídu, ve které létají ty nejběžnější větroně jako je ASW-15 a Cirrus, bylo vypsané maximálně 300 km. Další třídou byla Kombi 15 m. V ní soutěžily kluzáky o maximálním rozpětí 15 metrů, které mohly mít vodní přítěž a stavitelnou klapku. Obě finty slouží ke zvýšení traťové rychlosti. Třetí třídou byla Kombi OPEN, kde není žádné omezení co do rozpětí a hmotnosti. Největší atrakcí v tomto ohledu byl kluzák EB-29 o rozpětí téměř 30 metrů a s klouzavostí 1:68. Jedná se o ukázkou toho, kam až může aerodynamika a konstrukce letadel zajít.

I když hraje v bezmotorovém létání poměrně velkou roli štěstí a náhoda, na závodech lze poměrně přesně stanovit, který pilot je ten nejlepší. Vítězové většinou nevyhrávají jeden let za druhým, jako je tomu například ve Formuli 1, ale létají stabilně v první desítkě. Vyhrává ten, kdo udělá za dobu závodů méně chyb a více správných rozhodnutí, kudy v dané trati letět a má k tomu navíc trochu toho štěstí. V klubovce byl tím člověkem Jan Horák, který na závodech sloužil i jako meteorolog. V Kombi 15 si zlato odnesl Pavel Loužecký a v Kombi Open Petr Krejčířík. Všechna tři jména nejsou v závodním plachtění neznámá a jedná se o zkušené piloty, Krejčířík je i trenér státní reprezentace.

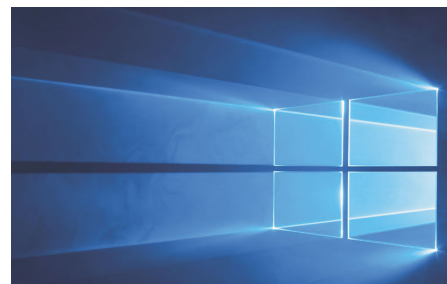
Mimo soutěžících se okolo závodů pohybuje i velké množství lidí, jako jsou pomocníci při vzletech, půvabná děvčata, která se věnují financím a baru, místní obsluha rádia, organizátoři... Je to velká rodina, která se snaží na závodech udržet spokojenou přátelskou atmosféru a vyžít z toho dvou týdnů maximum, aby byli všichni závodníci spokojeni. Po oněch čtrnácti dnech každodenního vstávání, briefingů, snídaní, letů, příletů, úklidu letadel, stavění gridu, vlekání, chroustování a organizování je toto obrovské kvantum lidí také pořádně unavené. Patří jim za jejich práci velký dík, vždyť to nejsou profici, berou si na to svoji dovolenou a pracují většinou zadarmo. Vše se rozběhne příští rok znovu, tentokrát však na jiném letišti.

text Honza Hruška, Aeroklub Tábor,

foto archiv AK Tábor



První seznámení uživatelů z



V průběhu letošního léta uvolnila firma Microsoft na trh oficiálně uživateli již netrpělivě očekávanou novou verzi svého populárního operačního systému pro stolní počítače – Windows 10. V rámci související, poměrně masivní propagační kampaně navíc nabídla stávajícím uživatelům předchozích verzí Windows 7 a Windows 8.1 možnost upgrade na Windows 10 zdarma.

Ačkoliv podmínky pro získání bezplatného upgrade jsou ve skutečnosti o něco složitější (a přísnější), nic to nemění na faktu, že se ze strany Microsoftu jedná o dobře promyšlený, strategický tah, jehož účelem je přesvědčit jak laickou, tak i odbornou veřejnost, že právě nová verze operačního systému z redmondské dílny je přesně to pravé, co pro svoje PC budou do budoucna potřebovat.

Hlavním cílem nabídky bezplatného upgrade je přitom určitě snaha Microsoftu rehabilitovat se v očích veřejnosti za to, že před několika lety podlehl jakési „tabletové mánii“ a nové uživatelské rozhraní verze Windows 8 uzpůsoboval pro užití v tabletech a chytrých telefonech až tak, že to prostě přehnal.

Nicméně funkčnost nové verze ukazuje, že s touto verzí to Microsoft jako se svou novou vlajkovou lodí na období 2016–2020 myslí zcela vážně.

Byly Windows 8 opravdu takovým krokem vedle?

Škarohlídi a kritici Microsoftu vyčítají, že zcela pravidelně střídá dobré a špatné verze a ukazují přitom na dvojice Windows 2000 a Windows XP, Windows Vista a Windows 7, Windows 8 a Windows 10. Jenže tak tomu vůbec není. Windows 2000 byly ve skutečnosti podstatně vylepšenou verzí v podnikové sféře velmi úspěšných Windows NT a jako takové měly jedinou vadu – nebyly předurčeny na hraní her. Tento nedostatek Microsoft v následujících dvou letech zkorigoval (dlužno říci, že i programátoři se naučili své hry programovat lépe) a koncem roku 2001 spatřila světlo světa upravená verze, oficiálně nazvaná Windows XP, kterou pak velká část uživatelů využívala téměř deset let.

Mezitím Microsoft usilovně pracoval na další verzi, jejíž jádro by bylo schopno pracovat již v 64-bitovém režimu a kterou v roce 2007 uvolnil do prodeje pod názvem Windows Vista. Problém této verze nebyl v nekalitě, ale ve skutečnosti, že 64-bitové jádro bylo na práci programátorů daleko přísnější a oni se s ním museli nejprve naučit správně pracovat. Proto verzi Windows Vista Microsoft ani nijak zásadně neupravoval a spíše dal programátorům k dispozici nové programovací nástroje a čas na práci. Mezitím však tiše pracoval na drobných vylepšeních a koncem roku 2009 přišel s lehce vylepšenou verzí, kterou z čistě marketingových důvodů uvedl na trh pod názvem Windows 7. A uživatelé získali verzi, na kterou nedají dodnes dopustit...

Bohužel pro Microsoft se hlavně z ekonomických důvodů mezi uživateli rozšířila především 32-bitová edice, které v poslední době už začíná docházet dech. Po roce 2010 navíc trh s počítači a notebooky dostal těžkou ránu v podobě prudkého nástupu prodeje tab-

ŘLP ČR, s. p., s novou verzí operačního systému pro stolní počítače Windows 10

letů a chytrých telefonů a Microsoft se zjevně začal bát o své vedoucí postavení na trhu PC. Aby negativní trend zastavil, přispěchal na vánoce 2012 se svou troškou do mlýna – verzí Windows 8 s vestavěnou novinkou ve formě „dlaždicového“ uživatelského rozhraní Metro. Za tento unáhlený krok ale Microsoft od veřejnosti zcela oprávněně sklídl pořádně ostrou kritiku, a pojem „dlaždice“ prorazil do povědomí veřejnosti spíše jako synonymum nevniku a bezúčelnosti.

Naštěstí pro Microsoft se časem ukázalo, že uživatelé notebooků a stolních PC vlastně vůbec nestojí o počítač s tabletovým ovládáním, ale mnohem raději budou vlastnit a používat oboje – na seriózní práci počítač nebo notebook a tablet nebo chytrý telefon na rychlý přístup k e-mailu, či surfování po internetu. Když se tohle někdy v roce 2013 vyjasnilo, vedení Microsoftu se částečně uklidnilo a na přání uživatelů původně až příliš moderní vzhled Windows 8 upravilo do rozumných mezí. Současně s tím zbystřili své smysly všichni IT profesionálové, neboť začali objevovat, že verze 8.1 si kromě upravené vizáže přinesla i zcela nový, hardwareově nenáročný a přitom nesmírně výkonný motor, perfektně vyladěný na dalších deset let provozu. A programátoři zase rychle přišli na jednoduchý trik, jak vrátit zpět původní tlačítko start i s klasickým vysouvacím menu, načež se potichu začali těšit na příští verzi, kterou si budou moci do svých počítačů nahrát zcela zdarma ...

Windows 10 se již prodávají, budou mít úspěch?

Fakt, že Windows 10 budou mít u uživatelů nakonec jednoznačný úspěch, byl zřejmý už před rokem, kdy podniky přestaly přecházet z XP na Windows 7 a začali pozvolna nakupovat PC již s Windows 8.1 a výhledem, že jim tyto PC poběží i s novým motorem od

Windows 10. Bohužel pro Microsoft v současném podnikovém prostředí nejde jen o přechod na novou verzi Windows, ale především o postupný přechod všech IT technologií na 64-bitovou platformu. A to je v praxi bolestný proces, plný řešení problémů se závislostmi na starém SW a jiných podobných nástrah, jejichž překonávání nebývá ani jednoduché, ani laciné.

S Windows 7 jsme spokojeni, co nového nám tedy přinesou Windows 10?

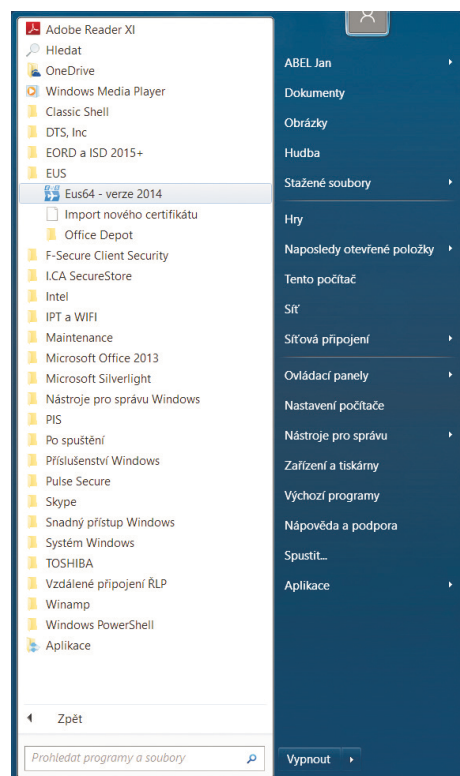
Přednosti Windows 10 jsou především v oblasti podpory mobility uživatelů – ve srovnání s možnostmi Windows 7 se přitom jedná o skutečně revoluční změny. Proto nasazení nových Windows 10 určitě ocení především uživatelé notebooků. A o co se konkrétně jedná?

Prvořadým vylepšením je vestavěný poštovní klient. Ten je ve Windows 10 zcela nový a funguje na stejném principu, jako poštovní klient v telefonu nebo tabletu. Uživatelé tak budou mít možnost přistupovat operativně k aktuálním e-mailovým zprávám rychle a jednoduše, bez nutnosti používat tunelové připojení.

V kombinaci s MS Office 2013 pak uživatelé získají i možnost jednoduchého přístupu ke svým uživatelským složkám (data na disku U:), opět bez nutnosti nastavovat tunelové připojení.

A uživatelům, kteří využívají WiFi-extender (AP Cisco), budeme moci nabídnout instalaci nových verzí aplikací EUS, EORD, ISD/RP (a v budoucnu i dalších) přímo na jejich notebooky, takže pro tyto aplikace odpadne nutnost používat pro vzdálený přístup terminálový server.

Naopak pro uživatele stolních počítačů nová verze Windows žádné přelomové změny znamenat nebude. Vrátilo-li totiž do Windows 8, respektive Windows 10,



obr. 1 – Ukázka nabídky Start ve Windows 10 oděná ve stylu Windows 7

klasický vzhled a nabídku Start, chová se počítač pro uživatele v zásadě stejně, jako se starými dobrými Windows 7 (viz obrázek 1). Důležitou změnou, která však zůstane uživatelům skryta, bude přechod na plně 64-bitové prostředí. Také proto budou počítače se systémem Windows 10 ze začátku nasazovány hlavně na ta pracoviště, kde už nebude nutné pracovat se staršími, ještě čistě 32-bitovými programy. Tam, kde bude potřeba provozovat staré aplikace, se budou Windows 7 určitě využívat ještě několik dalších let.

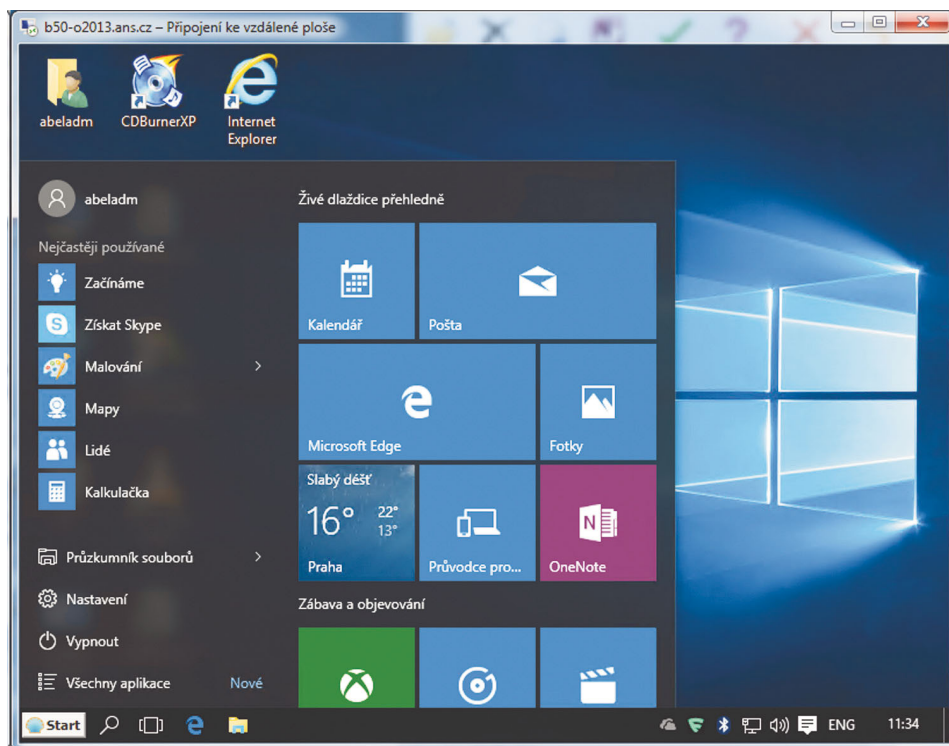
Kdy tedy dorazí Windows 10 k uživatelům v ŘLP?

Protože hlavní výhody přináší Windows 10 především uživatelům notebooků, bude první nasazení právě v této oblasti. Plánujeme, že všechny nově nakupované notebooky a stolní počítače již budou vybaveny kombinací Windows 10 a MS Office 2013. Bohužel na provozní nasazení si budeme muset počkat až na první čtvrtletí roku 2016, kdy bude uživatelům plně k dispozici nový e-mailový systém. Ten současný je totiž už natolik starý, že si ani s Windows 10, ani s MS Office 2013 nerozumí. Den D se ale blíží – na poslední čtvrtletí tohoto roku je připraven upgrade e-mailového systému a po zprovoznění nové verze (podle smlouvy konkrétně k 23. 12. 2015) už nástup Windows 10 do ŘLP nebudou bránit žádné překážky.

A jaké vymoženosti můžeme čekat od nové verze e-mailového systému?

O tom zase někdy příště ...

text a grafika Jan Abel/DRSL/SCL/MIS,
abel@ans.cz



obr. 2 – Ukázka pracovní plochy ve Windows 10 s nabídkou ve stylu MODERN UI

Zápisník z cest (tentokrát) Roberta Bakaláře – Jordánsko a Egypt



ti našim bratráncům a já se svými bratry a svými bratřenci společně bojujeme proti všem ostatním." Jak příznačné! Jeho životní ideou se tedy stala představa o jednotné Arabii. Britská rozvědky ho angažovala v Káhiře, kde však působil jako pouhý zapisovatel. Když v roce 1914 emír šejk Hussein v Mekce vyhlásil povstání beduinů proti Osmanské říši, vedl ho právě Lawrence. Jenže totiž tvrdil v tom, že beduini nechápali smysl války. Oni nebyli přeci Arabové, ale příslušníci svých kmenů. A zde právě Lawrence dokázal kmeny sjednotit do jednoho velkého celku. Ač neměl jakékoliv vojenské či velitelské zkušenosti, dokázal špatně organizované beduiny dát dohromady a „partyzánskou“ válkou, kdy vyhodili do vzduchu jediné koleje vedoucí regionem, dopomohl Arabům k vítězství. Nenadále útoky na železnici a zásobárny pitné vody včetně umění orientace v terénu měly obrovský úspěch a podařilo se jim dobýt Akabu, v roce 1918 i Damašek. Britové Araby i Lawrence samotného v negativních postojích vůči Osmanům podporovali a dodávali jim zbraně, peníze i jinou podporu za slib, že po válce umožní vznik jedné velké celistvé Arabie. Mezitím si ovšem Angličané a Francouzi uvědomili, že takto jednotná a silná země by se mohla stát velkou hrozbou pro region a že by se jim na východě mohl do budoucna zrodit silný nepřítel. Lawrence to tušil a posléze pochopil, že se jeho sen nepodaří naplnit. Pochopil, že Francouzi a Angličané nemíní nechat Palestinu, Sýrii, a Libanon Arabům, nýbrž že si území po válce rozdělí mezi sebou. Lawrence zahorěl, i přesto, že se snažil za svůj cíl lobovat, neuspěl. Zatímco v Anglii ho označovali za hrdinu, on sám se cítil ponížěn a nepochopen. Když odmítl nabídku Winstona Churchila dělat velvyslance, začali se lidé ptát, o co že mu vlastně šlo a jde. Začali ho vidět jako velkého podivína. Lawrence se cítil bezmocný a nepotřebný. Nechal si tedy změnit jméno a pod falešnou identitou působil v britské armádě jako nejnižší řadový voják. Jeho vášní se staly motorky a majiteli firmy pomáhal testovat nové modely. I přes změněnou identitu ho však novináři vypátrali a Lawrence dokonce čelil trestním oznámením, když se s jedním z nich popral. Nebral to však vážně a dál si žil po svém. Osudným se mu staly právě motocykly – při jedné zkušební jízdě si v zatáčce nevníšl dvou chlapců na kole a havaroval. Šest dnů ležel v kómatu v nemocnici, než zemřel.

Při cestě dnešním Jordánskem po biblických místech jako je například hora Nebo, kam dovedl Mojžíš po čtyřiceti dnech svůj lid při útěku z Egypta, narazíme na místa, kudy Lawrence opravdu putoval. Odsud mimochodem vidíte Mrtvé moře a města Jericho a Ramalláh. Dodnes zde žijí lidé, jejichž babičky a dědečkové si Lawrence pamatují. Ovšem o tom, jak vypadal, se vedou spory. Někdo tvrdí, že byl vysoký, snědý a s plnovousem, jiní tvrdí pravý opak. Nejpatrnější stopy vedou daleko na jih do jordánské pouště Wádí Rum, kde jsou ještě původní koleje, dnes však zasypané pískem. Stojí tu i původní parní lokomotiva se čtyřmi vagony, z toho jedním dělostřeleckým s ještě potrhanou osmanskou vlajkou. Místo lze nejlépe připodobnit k úvodní scéně z westernu Tenkrát na západě. U beduínské vesnice, což v realitě znamená pár slepených plechů sloužících jako škola a obchod s nejnужnějšími věcmi, končí asfaltka a dál se dá jet už jen džípem v písku. Necháváme zde tedy půjčené auto, a protože nás láká představa spát s pravými beduíny, nasedáme ke dvěma zahaleným týpkům do auta. Opravdu nocujeme ve stanu uprostřed pouště, jsou relativně dobře zařízené. Dozvídáme se, že zde žijí štiří, hyeny, pouštní lišky a supové. Jediná nevýhoda našeho „million star“ hotelu je, že je právě úplněk a ten kazí výhled na hvězdy. Nicméně jídlo připravované na ohni v poušti je neopakovatelný zážitek stejně jako zjištění, že ještě existují beduini, kteří nemají občanství, protože by jim nějaké rodné listy byly úplněk k ničemu. Když je to zapotřebí, jednoduše se přestěhují jinam. „Zkrátka jsem beduín“, říká mi jeden z nich. V dnešní době fascinující zjištění.

Být v Jordánsku a nevidět skalní město Petra by byl hřích. Založili ho dávní Nabatejci, ze kterých se stali skvělí obchodníci a z Petry tak město obchodu a oáza před vstupem do pouště. V pradávné době soutěžila o prestiž s Palmýrou, kterou rády využívaly evropské karavany. Původně Petra sloužila jako pohřebiště králů a královen a nutno říci, že takové místo se jen velmi těžko popisuje. Musí se navštívit. Neuvěřitelné soutěsky, do kterých se člověk sotva sám vejde, nad vámi se tyčí dvousetmetrové skály rozevírající se v neskutečně rozlehlý prostor a ve skalách vytesané hroby v pískovci. Neuvěřitelný pohled. Ještě jižnějším směrem podél izraelské hranice dojedeme pohodlně do Akaby, cestou se můžete vykoupat v Mrtvém moři. To je vlastně jedna obrovská proklánina obklopená pouštěmi. Z izraelské strany se rozprostírá Negevská poušť, z té jordánské se tyčí vysoké hory. Zajímavostí Mrtvého moře je obsah solí a minerálů – u oceánu tento poměr činí asi šest procent, v Mrtvém moři je to jiného, tak pro šnorchlování. Čas se nám však krátí, pokračujeme tedy do Egyptu úspory. Pro všechny jste nejlepší kamarádi a také chodící peněženka, takže jeden velký zmatek, v němž jste přes 21 milionů lidí, značná část ve slumech Colonial, kde žil právě Lawrence, ale tvrdí se, že už neexistuje. Dnešní Káhira chápete vůbec nic. Nejstarší Mešita Al Azhar působí velice ponuře a trochu naježí je téměř nemožné. No a Pyramidy v Gíze? Musíte se oprostít od prodávačů, jak jsou nádherné a nepochopíte, jak je někdo vůbec mohl postavit. Jeden bláznivý muž si to zkusíte spočítat... Každopádně vidět to na vlastní oči je zážitek, zhlédli lidé turisty v autobuse popíjající své chlazené koly a fotografující o sto mého názoru je to pouze podporování většího strachu a nedůvěry obou stran.

Snad každý z vás někdy zaslechl jméno nebo pojem Lawrence z Arábie. Kdo to však opravdu byl a jaký byl ve skutečnosti jeho osud? Pojďme se v krátkosti vydat po jeho stopách dnešním Jordánskem a Egyptem, respektive Káhirou, kde za Britské kolonizace pobýval.

Již jako malý kluk se v Anglii zabýval historií. V kolektivu byl spíše zdrženlivý, v ničem se zvláště neprosazoval a co ho nebavilo, jednoduše nedělal. Neviděl v tom totiž smysl. Už v dětství mu učarovaly příběhy obchodníků z dalekých míst, a proto chodil na tamější trhy, pozoroval snědé cizince a přemýšlel, jak to tam asi vypadá. Škola ho nebavila, pokud nebyly zrovna hodiny dějepisu a historie, odmítal do ní chodit. Propadal a lidem přišel divný. Poté dostal nabídku od jednoho arabského muže, aby s ním vyrazil na cesty, neváhal tedy a odjel nákladní lodí do dnešní Sýrie. Začal se učit arabsky a pěšky přešel přes území dnešního Libanonu a Izraele až do Jordánska. Cestou na něj střelili a několikrát ho přepadli, přesto dokázal navázat spoustu kontaktů, poznat mnoho beduinských kmenů a naučit se spoustu různých arabských dialektů. Začal přemýšlet a konat jako Arab. Mimochoodem slovo beduín je z arabského slova *badaw* (neusazený). Poté se před první světovou válkou pohyboval v dnešním Iráku, kde se účastnil archeologických vykopávek, o nichž poté psal studijní práce, které ho proslavily a zde se pravděpodobně seznámil s lidmi z britské rozvědky. Jeho znalosti o arabském světě byly neuvěřitelné a díky svému kouzlu osobnosti dokázal sjednotit i znesvářené beduinské kmeny. Jak sám poznamenal o jejich smýšlení: „Já bojuji s bratrem, já se svými bratry však bojujeme pro-



kolem třiceti. Akaba samotná je příjemné letovisko, které určitě stojí za návštěvu. Když pro nic pta. To je kapitola sama o sobě. Pokud si nedáte pozor, hned první den můžete přijít o své cestovná je egyptská kultura a tradice. Neustále musíte smlouvat a odhánět žebračky. Město Káhira je S koloniální Káhirou nemá ta dnešní nic společného. My jsme chtěli najít původní hotel Grand je symbolem neskutecného ruchu a také smogu, připadáte si jako na kolotoči a první den nebezpečně. Na místní dopravu můžete během prvních pár dnů zapomenout, zorientovat se v ní šeho možného a nemožného, osvobodit se od města, které je vlastně všude kolem vás, zjistíte, k kamene váží až 40 tun, takže při výšce pyramidy až 150 metrů a širce základny sahající k 200 kšty. Doprovázel je policejní anton s houkačkami a samopalníky – asi kvůli bezpečnosti. ☺ Podle

text a foto Robert Bakalář. DPLR/SLŠ/OPP. bakalar@ans.cz