



AUTOR „KALAŠNIKOVA“ MÁ KLIDNÉ SNY

Už více než 60 let se vyrábí nejoblíbenější samopal na světě, AK-47. Jeho tvůrce Michail Kalašnikov však má klidný spánek a neděsí ho noční můry a sny o obětech, které má jeho vynález na svědomí.

„Spím dobře. Jsou to hlavně politici, kteří se nedokážou dohodnout a sahají pak k násilnému řešení,“ řekl Kalašnikov při nedávné oslavě, konané na počest výročí zrodu zbraně, jejíž typové iniciály jsou zkratkou pro „Avtomat Kalašnikov“.

Špatné sny trápily tvůrce samopalu spíše v době před jeho vznikem. Znepokojovaly jej velmi účinné zbraně, které v době druhé světové války používali nacisté proti Rudé armádě. V době, kdy si léčil zranění, které utrpěl, když nacisté v roce 1941 zasáhli jeho tank v bitvě o Briansk, rozhodl se Kalašnikov zkonstruovat automatickou zbraň, která by v sobě kombinovala nejlepší vlastnosti americké samonabíjecí pušky M1 a německého samopalu StG44.

„Z toho, že se ze mne stal tvůrce zbraně, obviňujte nacisty. Já jsem si vždycky přál být konstruktérem zemědělské techniky,“ říká dosud energický, 87letý muž. Za roky, které uplynuly od zrodu prvního modelu

jeho samopalu, už bylo vyrobeno více než 100 milionů kusů – ať už v domovském závodě ve středoruském městě Iževsk nebo na základě řádných licencí v desítkách dal-

ších zemí – nebo bez licence, ilegálně.

Samopal AK-47 je dosud důležitou zbrojní výbavou při nejrůznějších válečných konfliktech, teroristických útocích, loupežných přepadeních a při mnoha dalších krvavých akcích. Ukázal se jako ideální a mimořádně spolehlivá zbraň ve všech extrémních podmínkách – ať už v džungli nebo v poušti.

„Ve vietnamské válce zahazovali američtí vojáci svoje M-16 a snažili se sebrat AK-47 i s náboji mrtvým Vietnamcům. Slyšel jsem také, že je poměrně často používají američtí vojáci v Iráku,“ říká Kalašnikov.

INTERNET VE SLUŽBÁCH TERORISTŮ

Bez internetu by byl život mnohem složitější. Bohužel i pro teroristy, myslí si nový protiteroristický šéf OSN, Australan Mike Smith.

Hrozba teroristických útoků je stále aktuální a neúčinnější zbraň v rukou teroristů je už po několik roků bohužel právě internet.

Počítačová experti ve službách al-Káidy a dalších teroristických skupin šíří prostřednictvím internetu povstaleckou ideologii, zveřejňují návody na útoky, převádějí finanční částky a verbují atentátníky. Nemusejí při tom sedět v moderní kanceláři, ale například uprostřed irácké pouště, v afgánské jeskyni nebo v slumu v Karáči, Djakartě nebo V Casablance.



„Internet je skutečný problém a nemyslím si, že jsme už našli jeho uspokojivé řešení,“ řekl agentuře Reuters nový protiteroristický šéf OSN. „V minulosti museli teroristé překročit hranice, aby naplánovali a realizovali útoky. Dnes vykonávají většinu práce prostřednictvím internetu, konkrétně prostřednictvím islámských webových stránek,“ dodal Smith.

Expert Mike Smith převzal svou současnou funkci protiteroristického šéfa po Španělovi Javierovi Ruperezovi a jeho snahou je postavit OSN do čela boje proti terorismu. Připravuje novou celosvětovou vzdělávací kampaň, jejímž cílem je důsledně monitorovat internetové stránky teroristů a informovat širokou veřejnost o hrozbě, kterou internet v rukou teroristů představuje.

„Internet udržuje v kontaktu militantní extrémisty z celého světa a poskytuje jim tak i určitý pocit soudržnosti. Jejich tábory a místa, kde si mohou vyměňovat názory a zkušenosti, existují ve virtuálním světě,“ řekl televizí ABC norský analytik Thomas Hegghammer, který se specializuje na monitoring islamistických webových stránek.

Určité výsledky internetového protiteroristického tažení se však přece jen ukazují. „V jihovýchodní Asii jsme svědky ústupu islamistické ideologie a terorismu. Extremistická skupina Jemaah Islamiyah ztratila podporu a sympatie veřejnosti,“ tvrdí Mike Smith.

OTEVŘENÍ HRANIC NEPOTVRDILO OBAVY Z RAKOUSKA

Strach Rakušanů z růstu zločinnosti po rozšíření schengenského prostoru se zdá být zatím neopodstatněný. Zatímco v příhraničních oblastech spolkové země Burgenland, sousedící s Maďarskem, vedl strach z možného nárůstu zločinnosti až k nočnímu hlídkování soukromých bezpečnostních služeb, oficiální čísla z ministerstva vnitra ve Vídni žádné zhoršení bezpečnostní situace nepotvrzují.

Počet zadržených osob, které po zrušení hraničních kontrol nelegálně překročily hranice, se nijak nezvýšil, naopak byl zaznamenán jeho mírný pokles, stejně jako pokles počtu převaděčů.

Strach, že po zrušení hraničních kontrol budou mít bandy převaděčů a zlodějů usnadněnou cestu i do Rakouska, vyvolávaly u obyvatelů příhraničních regionů hlavně články v bulvárních denících. Pravidelně se v nich objevovaly informace, jak je potřebné a smysluplné, aby v těchto oblastech zůstali i nadále hlídkovat vojáci rakouské armády. Pro slovenský tisk se v tomto smyslu vyslovil i Erhard Busek, bývalý rakouský vicekancléř a někdejší zplnomocněnec vlády pro rozšíření Evropské unie, když řekl: „Mám podezření, že je to gesto pro určitá rakouská média bulvárního formátu, jako je Kronenzeitung. Ti stále štvou proti sousedům a popichují.“

Svou první bilanci od otevření hranic vydalo také rakouské ministerstvo obrany. Jeho šéf Norbert Darabos v rozhovoru pro rakouské rádio Ö1 uvedl, že „asi 1 500 vojáků hlídkuje na bývalé hranici Schengenu a zvyšuje tak u obyvatelstva pocit bezpečnosti“. Nasazení vojska je především zdůvodňováno tím, že armáda podporuje policii a pomáhá při objasňování krádeží.

Část obyvatel Burgenlandu a Dolnorakouska strach stále má, ostatní pro něj nevidí důvod. „Myslím, že zrušením hraničních kontrol se toho příliš nezmění“, říká Michael Minarik, majitel kavárny ve Wolfsthalu. „Podle mě jsou obavy obyvatel z nárůstu zločinnosti přehnané.“



Na slavnosti, věnované výročí zrodu slavné zbraně, přečetli Michailu Kalašnikovovi i vyjádření od prezidenta Vladimíra Putina. „Samopal kalašnikov je symbolem tvořivého génia našich lidí,“ uvedl v něm nejvyšší ruský představitel.

AŽ DVA ROKY VĚZENÍ ZA TELEFONOVÁNÍ V AUTĚ

Velká Británie výrazně přitvrdila postihy za telefonování v autě. Přistiženému řidiči nyní hrozí nejen vysoká pokuta, ale v závažnějších případech také až dva roky vězení. Přitom se nemusí jednat pouze o telefonování, stejný postih čeká i řidiče, kteří za jízdy píší na svém mobilu textovou zprávu.

Ti, kteří s mobilem za volantem navíc způsobí nehodu spojenou s usmrcením člověka, mohou nyní počítat až se čtrnácti lety za mřížemi. V extrémních případech může podle listu Daily Mail skončit telefonující řidič v base na doživotí.

Dosud byl tento prohřešek britskou policií klasifikován jako neopatrné řízení, telefonující řidič zaplatil pokutu 60 liber a obdržel od své řidičské licence 3 trestné body. Zavedení tvrdšího postihu si však vynutily současné poznatky, podle kterých překračují zákaz používání mobilu tisíce řidičů denně. Přitom podle posledních studií je telefonování během jízdy nebezpečnější než řízení pod vlivem alkoholu. Bylo např. zjištěno, že u řidičů, kteří za jízdy

telefonují, existuje čtyřikrát vyšší riziko havárie. Nezáleží dokonce ani na tom, zda drží mobil v ruce, nebo jen hovoří na přístroj, umístěný na palubní desce.

Telefonování totiž zpomaluje jejich reakce na nečekané události v okolí. Telefonující řidiči reagují dvakrát pomaleji než ostatní netelefonující řidiči a jejich reakce je dokonce o třetinu pomalejší než u těch, kteří před jízdou vypili malou dávku alkoholu. Také podle studie amerických psychologů je prokázáno, že mladí řidiči telefonující během jízdy mají reakční schopnosti srovnatelné se staršími lidmi. „Pokud posadíte za volant dvacetiletého člověka a dáte mu mobilní telefon, čas jeho reakce na nepředvídanou událost bude stejný jako u sedmdesátiletého řidiče,“ říká profesor David Strayer, jeden z autorů studie. Navíc podle něj prý nezáleží na tom, zda má řidič telefon přímo v ruce, nebo používá handsfree sadu. V obou případech se po něm totiž vyžaduje, aby se účastnil konverzace, která oslabuje jeho koncentraci. Podle všeho jsou telefonující řidiči více nebezpeční než lidé, kteří mají při jízdě v krvi 0,8 promile alkoholu. Při jednom z testů absolvovala skupina řidičů ve věku 18 až 25 let desetiminutovou jízdu na simulátoru, během níž nejprve hovořili 5 minut mobilním telefonem a dalších 5 minut řídili bez jakéhokoli rozptýlení. Používány byly pouze handsfree sady. Bylo zjištěno, že v průběhu telefonování byla reakce řidičů při brzdění pomalejší o 18 procent než při jízdě bez telefonu a o 17 procent déle jim pak trvalo, než znovu získali původní rychlost, ztracenou brzděním.

Rozhodnutí o tvrdším postihu řidičů za



telefonování v autě se řadě Britů nelíbí. „A kdy budou trestáni kuřáci za to, že při řízení vytahují cigaretu z balíčku, pak si ji dlouze a na několikrát zapalují a po celou tu dobu nevnímají okolí. Takhle mě nabořili už dvakrát,“ stěžoval si v diskusi Daily Mailu řidič jménem Mike.

Přitom telefonování během dopravního provozu není hrozbou jen pro řidiče – výzkum ukázal, že i pro chodce je riskantní telefonovat na ulici. Dobrá polovina z nich má totiž sklon přecházet – zabrána do telefonování se svým protějškem – těsně před jedoucím autem. Z chodců, kteří za chůze netelefonují, to přitom dělá jen čtvrtina.

Jen pro úplnost – v Česku tak přísné tresty, jako ve Velké Británii telefonujícím řidičům nehrozí. Podle bodového systému přijde takový šofér o tři body a zaplatí buď tisíc korun na místě, nebo až 2 500 ve správním řízení. Žádný jiný postih, např. zákaz řízení, mu nehrozí.

**Dvoustranu připravil
Jaroslav LÍNHART
Foto internet**

SILNICE BEZ ZNAČEK A PRO VŠECHNY

Jednou z cest, jak snížit počty nehod, zranění a úmrtí na přelámaných evropských silnicích může být projekt, který nese název Shared Space. Pohrává si s myšlenkou, že by se silnice mohly zmizet všechny dopravní značky. Ale pro řidiče by to zároveň znamenalo, že vozovka bude patřit všem – autům, chodcům, cyklistům a dalším uživatelům.

Když se auto v průběhu desetiletí vypracovalo na běžnou součást městského života, stala se silnice jeho výhradně používanou komunikací. Postupem času jako by se nepočítalo s tím, že stejnou silnici mají právo využívat také další účastníci provozu – zejména chodci anebo cyklisté. To je také jeden ze závažných důvodů, který je častou příčinou dopravních nehod.

Ve městech však nelze v zájmu automobilového provozu všechny chodce, cyklisty, bruslaře a další z vozovky vytlačit. Proto již nyní zkouší několik evropských měst proměnit vozovky a další oblasti sloužící automobilové dopravě v místa společného soužití všech účastníků provozu a uživatelů komunikace. A to bez dopravních značek, semaforů a oddělených chodníků pro pěší.

Vycházet si na silnicích vzájemně vstříc, dorozumívat se očním kontaktem a být maximálně ohleduplní se pokoušejí obyvatelé několika městeček v Nizozemsku, Belgii, Německu a Anglii. Projekt podporuje Evropská unie, nápad pochází od Holanďana Hanse Mondermana. Podle jeho slov nemá město připomínat závodní dráhu, ale jen a pouze město, přívětivé pro lidský život. Podle německého magazínu Stern přirovnává Hans Monderman město k prázdninovému kempu: „Když

přijedete do kempu, také jím projíždíte pomalu, neřídíte se dopravními značkami, s okolními lidmi navazujete při jízdě oční kontakt, komunikujete přímo se všemi účastníky provozu, protože všichni patříte do jednoho prostoru.“

A město je podle Hanse Mondermana vlastně jedním velkým kempem. Tak proč by se zde lidé nemohli domluvit podobným způsobem také v městském provozu?

Projekt Shared Space je ve zkušebním provozu například v nizozemském Drachtenu, kde projede jednou z křižovatek až 22 tisíc aut denně. Poté, co byl na této křižovatce zaveden nový systém bez značek a semaforů, zvýšila se významně její průjezdnost.

