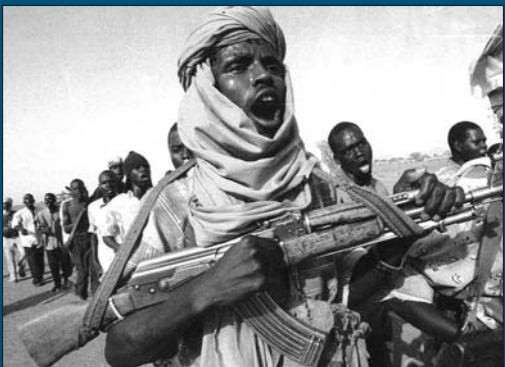


„Je to vyvražďování lidí,“ říká se o situaci v soudánském Dárfúru, kde muslimské gerily už leta nejen vyhánějí místní obyvatele po statisících z jejich domovů, ale znásilňují i děti. Pomáhá, kdo může – Africká Unie, OSN, země EU. Ale soudánská vláda se nemůže a nemůže rozhodnout, jak pomoci převážně nemuslimskému obyvatelstvu v Dárfúru a přitom neurazit muslimské rebely. Jak mnohem jednodušší to bylo se čtyřmi sty psy a kočkami, které loni po tzv. libanonských událostech nesměli jejich majitelé vzít do evakuačních konvojů. Na palubu je vzala letecká společnost Emirates, doprovod obstarala americká společnost na ochranu zvířat Best Friends a přesun stál 250 tisíc dolarů.



Přítom televize BBC v téže době zjistila, že vojáci mírových sil OSN na Haiti a v Liberii zneužívali i děti. Za sex jim nabízeli peníze nebo jídlo, ale dopouštěli se i násilí. Jeden z vysokých představitelů OSN připustil, že výpověď dívek a dětí se zakládá na pravdě.

## OBĚTI KOUŘENÍ

V Česku údajně kouří 2,3 milionu lidí a v jeho důsledku ročně umírá 18 000 pacientů: nejvíc, a to 8000, na nádorová onemocnění, 7000 na srdeční infarkt a mozkovou mrtvici, 2000 na nemoci respirační a jiné. Tvrdí to alespoň Česká lékařská komora. WHO, Světová zdravotnická organizace, tvrdí, že do roku 2030 se holdování kouření zvýší ve světě o dobrou polovinu a že v jeho důsledku se úmrtnost zvýší na 8,3 milionu, zatímco nyní je o tři miliony nižší. Přitom v té době – díky vývoji medicíny, takřka všechny děti přežijí své naroze-

ní i dětské nemoci a bezpečnost aut sníží úmrtnost na silnicích – se úmrtní potenciálních kuřáků zvýší o 70 %.

Kouření má podle WHO i svůj „třídní“ charakter. V zemích s nízkými a středními příjmy se má do té doby pravděpodobně zdvojnásobit na téměř 7 milionů lidí, v zámožných státech má naopak klesnout na 1,5 milionu. Přitom ani omezení spotřeby hrozbu onemocnění neovlivní. Výzkum norských lékařů dvacet let sledoval 50 000 nekuřáků, kuřáků a těch, kdo spotřebu snížili na polovinu, ale jejich výsledky zůstaly tytéž – u nekuřáků dobré a u kuřáků, i těch střídmejších, špatné.

## PROSTITUTE V ČÍNĚ

Věřejné pranýřování prostitutek je podle právníků nezákonné a také veřejné mínění v Číně je pobouřeno. Stalo se tak poté, co koncem minulého roku donutila policie v Šan-čenu, v sousedství Hongkongu, pochodovat s pouty na rukou stovku prostitutek a několik jejich klientů s tlapači předčítajícími jejich jména, věk a místo původu. Podle mnoha právníků, akademiků, členek Všečínské federace žen i tisíců dotázaných bylo to veřejné ponížení lidí, aniž byli z něčeho obviněni. Fotografie zosuzených prostitutek otiskla státní média. Tuto praxi veřejného ponižování už zná Čína od tzv. kulturní revoluce, ale jak tvrdí šanghajský právník Kao Tiang-kuo, „spolu s rozvojem lidské civilizace a zdokonalováním práva by tento barbarský trest měl být z moderních společností vymazán“. Prostituce se v Číně v posledních dvaceti letech – od prvních tržních ekonomických reforem – rozbujela především ve velkých prosperujících městech.



## PO SEDMDESÁTI ZÁKAZ ŘÍZENÍ?

Každý řidič po sedmdesátce svou jízdu ostatní zdržuje a svou nerozhodnost dokonce ohrožuje a měl by automaticky přijít o řidičský průkaz. Alespoň podle hospodských teorií v Německu. Podle titulků novin jsou staří lidé za volantem nejobávanější hrozbou hned za globálním oteplováním Země. „Případy nehod důchodců explodují...“, „TÜV – technický dozor i pro staré...“, „Sedivé nebezpečí...“ Téma je to trvalé, podobně jako kouření nebo důchody. Ti mladší lvi silnic nedomýšlejí, že i jim, jak doufají v plné síle smyslů, svalů a kloubů, jednou také bude sedmdesát. Jaká je tedy pravda?

Pochopitelně se ti starší obávají a vyhýbají se těm mladším a nejmladším, kteří startují na plný plyn a na plný plyn pokračují v jízdě a všechny ostatní cestou bez rozdílu věku znejišťují. Není to žádná paranoia „starého železa“, ale statistika. Na Olympu řidičů, kteří v Německu způsobují nejvíce dopravních nehod, jsou mladí kovbojové ve věku 18 až 20 let. Žádná dopravní výchova na tom dosud nic nezměnila: mladí, prostomyslní a plní testosteronu – a to je fatální směs!

Ti sedmdesátníci ale mají ještě jednoho nepřítele – ty nemocné a daleko starší: třikrát operované, nepřetržitě pod léky, trvalá hrozba, že jim srdce nebo ruce vypovědí službu. Dobře nevidí, dobře neslyší, třese se jim hlava,

klape třetí chrup, ale jedou v daimlerovi, píše německý Stern.

A tak po sedmdesátce neomezeně, anebo s jakým omezením? Stačí jen přezkoušovat jejich zdraví, nebo se mají i doškolovat, jak je to dobře v polovině zemí EU? Většina Němců s tím souhlasí, otázka je od kdy a jak často. Podle gerontologů bude v roce 2050 v EU plných osmdesát milionů občanů starších 65 let – a to už stojí za diskusi.

Jestliže německé statistiky nyní hovoří o větší nehodovosti starších lidí, tak je to proto, že je jich za volantem stále víc. Něco podobného je s větší nehodovostí žen, protože těch je za volantem také stále víc. Statistiky je riziko „vyššího věku“ téměř nepatrné, jak zjistil Bundesanstalt für Strassenwesen (BASt). Je to instituce, kterou německá média hodnotí jako „jeden z mála potřebných úřadů republiky, informovaný o situaci a nesvázaný s žádnou lobby“. Výsledek jeho mnoha studií na téma staří lidé a doprava: do šedesáti jezdí starší lidé podobně jako průměr ostatních občanů. Do té doby nejsou třeba ani doučování, ani lékařská kontrola. Od 60 let je ale v některých případech 2,6krát větší riziko nehodovosti, pokud řidič trpí ne jednou, ale větším počtem nemocí. Tito 75letí se pak dostávají svou jízdu na úroveň řidičů ve věku 21–24 let, ale mnohokrát jsou lepší než rowdys ve věku 18–20 roků. Proto ten, kdo by chtěl, aby řidič od určitého vyššího věku nesměl sedět za volantem vozu, pak by smělo být povoleno za ním sedět těm mladým až po dosažení 25 let, ukazují studie. A podle časopisu pro bezpečnost dopravy Die Zeitschrift für Verkehrssicherheit lidé, kteří najedou jen málo kilometrů, jsou mnohem větším rizikem než řidiči, kteří jich najezdí mnohokrát víc, ať je jejich věk jakýkoli. Tak když lidé starší 75 let najezdí ročně nejvýš 3000 km, mají přibližně stejnou úroveň nehodovosti jako ti nejmladší. Pokud ale ujedou ročně



## POLÁCI A PRUSOVÉ

Rozpočtový výbor Bundestagu slíbil 750 000 eur (přes 21 milionů Kč) na sporný projekt vybudovat v Berlíně Centrum proti vyhánění, kterým se chtějí organizace Němců odsunutých po druhé světové válce z východní Evropy včetně Sudetoněmeckého Landsmannschafu opět zviditelnit. Teď podala společnost Pruská svěřenecká správa (Preussische Treuhand) ve Štrasburku hromadnou žalobu Němců odsunutých z Polska na odškodnění. Tento pokus dostat se k penězům odsoudili nejen polští, ale i němečtí politici. „Předpokládáme, že se stejně jako dosud všechny rozhodující politické síly od záměru distancují,“ řekla zmocněnkyně německé vlády pro spolupráci s Polskem Gesine Schwanová. A zahraničně politicky mluvčí sociálních demokra-

tů Markus Meckel řekl, že vláda musí těmto požadavkům odepřít jakoukoli podporu. Stanovisko vlády je přitom jasné: staví se proti těmto úmyslům, protože otravují německo-polské vztahy. A polská ministryně zahraničí Anna Fotygová na rozhlasové stanici Trojka řekla, že „tato žaloba vyžaduje jasnou reakci“. Tedy dodržování klíčových smluv Polska s Německem z let 1970 a 1990. A podle premiéra Jaroslawa Kaczyňského „Polsko neuzná rozsudky, které by otřásl polským právem“.

## BRITSKÉ KAMERY

Světovým rekordmanem v počtu bezpečnostních kamer je po předloňských teroristických útocích v Londýně Velká Británie. 140stránková zpráva vědecké skupiny Sur-

veillance Studie Network konstatuje, že dnes na 15 Britů připadá jeden dohlížecí strážce a že každý občan je tak denně v průměru nahráván 300krát. Na britských ostrovech je nyní přes 4 miliony bezpečnostních kamer, které mohou sledovat život lidí minutu po minutě, jak si vybírají peníze z bankomatů, platí kartami, kde se pohybují, kam cestují. Kamerové systémy se ale nyní rozšiřují i ve Francii, Itálii nebo Španělsku. Důvodů je mnoho: boj proti terorismu, výtržnictví páchané mládeží z přistěhovaleckých komunit. V řadě zemí EU už patří i k vybavení škol, dokonce i na WC, a například ve Velké Británii si je vyžadují sami rodiče.

Zatím co francouzský ministr vnitra Nicolas Sarkozy s poukazem na narůstající vandalismus ve školách kamery podporuje, studenti jsou většinou proti.

*Patřila k nejznámějším a nejhezčím tvářím iránské státní televize – herečka Sahra Amir Abrahimi (25). V nejsledovanějších seriálech hrála často tzv. „zlou dívku“, a přesto ji publikum milovalo a na ulici zdravilo. Teď má konec a mohlo by následovat i bičování, pokud se ze své viny neočistí. Objevily se totiž její možné pornosnímky (v islámských poměrech jde i o líbání s partnerem). Je ze zbožné rodiny a jakékoli „líbání“ či odhalování i to, že na rozmazaných snímcích je ona, popírá. A šéf policie už Íránsko varoval, aby se měly na pozoru před skrytými kamerami v kabinách obchodů s oděvy nebo v šatnách veřejných bazénů. Kamery prý v několika případech instalovali v Bagdádu sami majitelé prodejen a jejich záběry se pak šíří po internetu a na cédéčkách.*



## V SRN KONEC PLOŠNÝCH LUSTRACÍ

Němečtí učitelé, policisté a řidiči zaměstnanci státních úřadů nebudou napříště prověřováni, zda spolupracovali s bývalou východoněmeckou tajnou policií Stasi. Jak uvádí DPA, upustilo Německo po patnácti letech od plošných lustrací. Někdejší ministerstvo státní bezpečnosti NDR (Stasi) mělo 90 000 zaměstnanců a více než 180 000 agentů.

DVOUSTRANU  
PŘIPRAVILA  
Silvie KUČEROVÁ

14 000 km a více, ocitnou se ve skupině s menším počtem nehod. „Věk nezvyšuje riziko nehodovosti,“ tvrdí BASt. „Proto není třeba přijímat nějaká nová další všeobecná opatření.“

Pochopitelně, že s věkem rostou i tělesné deficity – citlivost na světlo a barvy, horší periferní vidění kvůli šíji, hůře ovladatelné klouby na nohách, a tak například u Forda v Kolíně na to jdou vědecky. Inženýři si oblékají speciální overaly, na kloubech nohou a na kolenech, na břicho a na krku mají obvazy, které jim ztěžují pohyb. Na očích mají brýle s nažloutlými skly, které simulují horší zrak. Gumové nebo neoprenové rukavice napodobují nedostatek citu v rukách. Zkoušený i zkoušející jsou téměř na mrtvici: nasednout a vysednout je neuvěřitelně těžké, otočit hlavu při couvání téměř nemožné, manipulace s oknem věc štěstí.

Přibližně od 90. let, když vyvinuli Focus, začali se konstruktéři firmy zajímat o řidiče pozdějšího věku, a aby ne, když jsou to dobří zákazníci. U Focusu C-Max vymysleli například větší prostor pro hlavu při nastupování, zvýšenou pozici sedadla, svislou pozici ochrany hlavy pro lepší pohled dozadu, prostor mezi jednotlivými tlačítky a uzlíčky na ovladači topení, aby šel lehce nahmatat.

„Auto má být přátelské i pro seniory,“ zdůrazňují u Forda. Jen se jim nesmí nabízet jako „auto pro staré lidi,“ málokdo z nich by si je koupil.

U VW ve Wolfsburgu mají inženýři k dispozici studii „Dožít se 130 let“ a konstruktéři tvrdí, že právě s přibývajícím věkem roste inteligence a zkušenost. Ano, ubývá například schopnost rychlejší reakce, ale tu lze v řadě systémů nahradit. Auto budoucnosti má být komplexní, ale lehce obsluhovatelný stroj, který s infračervenými kamerami, se systémy zaručujícími bezpečnou vzdálenost

od jiného vozu, světlomety do zatáček, asistentem při parkování apod. má seniorovi zítřka nahradit to, co zub času vzal. A tak už dnes zkoušejí u VW například signalizaci, zdali se řidič vejde do vyhlédnutého parkovacího místa. U VW Touran a u Toyoty Prius si lze objednat systém, s jehož pomocí vůz umí sám zaparkovat, a Mercedes ve své S-trídě senzory upozorní řidiče na nebezpečí nárazu, umí upevnit bezpečnostní pásy, zavřít posuvnou střechu a narovnat sedadla.

Senioři se musí cítit za volantem pohodlně, argumentují výrobci vozů v EU. Senioři údajně nemají rádi průvan, a tak u VW pracují na klimatizaci podobné u Phaetonu, ale levnější. Hůře slyší se budou napříště dorozumívat se svými spolucestujícími pomocí reproduktorů nebo mikrofonom. A měnitelné systémy pružin se budou samy vypořádávat s nedostatky silnic. „U seniorů je důležitější dojet k cíli, než jakým způsobem, ale i oni musí mít radost z jízdy,“ říká Müller-Piralla, vedoucí Zukunftsforschung u VW. Podle něho jde o zákazníky v „Best Agery“, v nejlepším věku nebo lehce po něm a s dobrým důchodem.

Také Mercedes nebo Daimler-Chrysler či Porsche si vysoce váží svých klientů v seniorském věku, ať už jde o obsluhu vozu nebo život v něm. Výzkumníci u Mercedesu myslí dopředu deset patnáct let a soudí, že v roce 2015 už každý třetí řidič bude starší 60 let. „Bude to společnost s vysokým vědomím bezpečnosti,“ myslí si Frank Ruf v Berlíně, „myslivně“ Daimlera-Benzé.

Vyvíjí se například program, který upozorní na „červenou“, a pokud ani tehdy řidič nezareaguje, měl by vůz přibrzdit nebo přímo zůstat stát. Jenže dojde-li v téhle éře bezpečnosti přesto k havárii, kdo bude viník? Senior řidič, nebo počítač?