



FRANTIŠEK MELICHAR

Putování za českým pivem

Naši klienti: EKOFARMA

S Manatechem do Irska

Cesta do Wadi Zeuglodon

...stroje pro opravdovou práci

MANATECH CZ uvádí na český trh

kolové nakladače

a rypadlo-nakladače

PALOAD

italské společnosti Palazzani Industrie S.p.a.

Kolové nakladače řízené nápravami

Kolové nakladače kloubové



Rypadlo-nakladače řízené nápravami

Rypadlo-nakladače kloubové

Akce:
k prvním 5 PALOADům
skútr zdarma!



partner akce: www.azc.cz

AZC
AGROZETCENTRUM

MANATECH.cz

MANATECH CZ s.r.o., Jiříce - ul. Mayo 247, 396 01 Humpolec
Tel.: 565 534 076, fax: 565 534 899, e-mail: manatech@manatech.cz

www.manatech.cz

Vážení čtenáři,

Právě máte v rukou zcela nový časopis vydávaný naší společností. Jistě se zeptáte proč firma Manatech CZ vydává časopis – to přece není její obor... Náš názor je však trochu jiný: máme potřebu a chuť komunikovat se svými klienty i jinak než prostřednictvím objednávek a faktur.

Tento magazín k vám bude každý čtvrtrok přinášet nejen naše novinky, akce a nabídky, ale i cestopisy, historii výroby zemědělských strojů v českých zemích nebo toulky po malých pivovarech. Další, pro nás, velmi důležitou rubrikou, jsou „Naši klienti,“ protože jde o komunikaci směrem od vás k nám.

Věříme, že časopis s podtitulem ... **pro opravdový život**, bude ke čtení - jiné ambice nemá.

Libor Adam



- 2 - 3
Forwardery a harvestory
- 4 - 5
František Melichar
(historie zemědělských strojů)
- 6 - 7
Paload - novinka na trhu
- 8 - 9
Putování za českým pivem
- 10-11
Nepřítel naslouchá...
- 12-13
Průmyslová zóna Mayo
- 14-17
S Manatechem do Irska
- 18-19
Ekofarma
- 20-21
Cesta do Wadi Zeuglodon
- 22-23
Muzeum Egyptské železnice
- 24-25
Nebojte se MP 3
- 26-27
Rudým mořem na Miracle 1

Vydává: **MANATECH CZ, s. r. o.**, IČO: 26045095,
Tél: +420 565 534 076, email: manatech@manatech.cz, www.manatech.cz

Redakce: **PULP FICTION, spol. s r. o.**
Tél: +420 272 656 652, email: produkce@pulp-fiction.cz, www.pulp-fiction.cz

Layout a dtp: **FOTO-GRAFIKA, Kamil Voděra**

Inzerce: **MANATECH CZ, s. r. o., PULP FICTION, spol. s r. o.**

Časopis je registrovaný pod ev. č. MK ČR E 17485

Společnost Sogedep se nachází v Casteljalous, v départementu Lot-et-Garonne v kraji francouzského lesnického průmyslu. Firma, založená v roce 1948 se velmi záhy začala zajímat o vývoj lesnických strojů a zařízení. V roce 1964 začíná montovat své první kabelové jeřáby, v roce 1968 zahajuje spolupráci se značkou Cemet. Sogedep je průkopníkem v mnoha oblastech, např. montáž odkorňovačů na kamiony nebo vlastní konstrukce prvního typu harvesteru - modelu MP 3 na počátku 80. let, kterého se prodalo více než 30 kusů. V dalších letech byla společnost Sogedep na výstavách Forexpo jedna z mála, jež představovala nová pokroková zařízení pro práci v lese a těžbu dřeva. Otevřeme dveře do této mimořádné společnosti.

Dnes firma zabezpečuje servis na více jak 130 strojů, které v převážné většině pracují při těžbě monokulturních lesů (borovice) v oblasti Landes. Ve společnosti se vyrábí 45 ks harvesterů a forwarderů ročně a na francouzském trhu má 15% podíl.

V roce 2003 firma představila novou kompletní řadu forwarderů a harvesterů. Prvním byl typ SF25.

Základním konstrukčním prvkem je nový páteřový rám, který je vyroben z vysokolegované oceli. Pevnost v krutu a v ohybu se díky vysoké kvalitě materiálu výrazně zvýšila a zároveň se snížila hmotnost, což dovoluje zvýšení nosnosti stroje. Nový motor Cummins o výkonu 260k je přeplňovaný šestiválec s mezipřehříváním stlačeného vzduchu a je jistě velmi důležité, že splňuje normu Euro III.



Výkon je zcela dostatečný pro pohon všech hydraulických okruhů pracovní části stroje i podvozkových skupin.

Stroj je poháněn hydrostatickým pohonem s volbou 2 rychlostí. Buggy podvozek zabezpečuje dokonalé kopírování terénu a vysokou stabilitu stroje. Kroučící moment je přenášen ozubenými koly na koncový převod s planetovým soukolím.

Kloubové řízení se láme v úhlu 42° na každou stranu a je ovládáno minivolantem, který je umístěn v pravé části pracovního prostoru řidiče. Hydraulický systém je typu *load sensing* s průtokem 310 l/min při 2300 ot/min. Pracovní tlak je 215 bar.

Kabina splňuje nejmodernější požadavky na komfort obsluhy, je plně klimatizovaná a samozřejmě certifikovaná dle zkoušek ROPS/FOPS/OPS.





Ovládání ramene je prováděno pomocí dvou vícefunkčních joysticků, u kterých si obsluha může individuálně nastavit rychlost a citlivost jednotlivých funkcí. Standardním vybavením je jeřáb Cranab CRF 7 s teleskopickým výložníkem a nosností 10,9 kN ve vzdálenosti 7 metrů.

Je možné si zvolit různé typy podvozků, různé velikosti a modely jeřábů a drapaků. K dispozici je dlouhý seznam výbavy na přání.

V současné době je nabídka tvořena harvesterory pro probírkovou těžbu s podvozky 4 x 4, pro mýtní těžbu 6 x 6 nebo 8 x 8.

Forwardery si můžete vybrat o nosnosti 9, 10 a 14 tun s podvozky 6 x 6 nebo 8 x 8.

Na českém trhu zastupuje výrobce Sogedep společnost MANATECH CZ s.r.o., na kterou se můžete obrátit pro podrobnější informace.

Kontakt:
tel: 565 534 076
www.manatech.cz



FRANTIŠEK MELICHAR

aneb jak český kovář dobyl svět



Od smrti českého průmyslníka a vynálezce Františka Melichara uplyne letos sto let. Ani po tak dlouhé době však nepřestává životní příběh tohoto výjimečného muže udivovat i okouzlovat.

Jeho osud připomíná slavné podnikatelské ságy některých amerických magnátů přelomu 19. a 20. století. Podobně jako Henry Ford, otec sériové výroby automobilů, začínal Melichar v malé dílně, aby se po letech dřiny prosadil na světových trzích. Stejně jako o něco dříve Cyrus McCormick, vynálezce a výrobce žacího stroje, byl i brandýský továrník duchovním otcem svých výrobků. Také on vynalézal a vyráběl zemědělskou techniku.

Podnikatelské začátky

Počátkem 70. let 19. století, kdy Melichar v oboru začínal, ovládali trh se zemědělskými stroji britští a němečtí výrobci. Potomek kovářského rodu s dvousetletou tradicí se též vyučil kovářskému řemeslu a po vojně opravoval zemědělské stroje v dílně svého otce v Kamberku u Mladé Vožice. Veřejného uznání dosáhl 23letý František poprvé v roce 1871 na hospodářské výstavě v Táboře, kde získal státní cenu za podomácku vyrobenou mlátičku. Na jaře 1873 koupil ve Vožici dům a požádal o strojnickou živnost. Podnik, v němž zaměstnával 17 dělníků, ovšem nepřežil vlekou hospodářskou krizí 70. let, Melichar musel propouštět a nakonec ohlásil bankrot.

V roce 1877 se přestěhoval do jedné z osad dnešního Břevnova, kde opravoval žentoury pro zdejší klášter, vyráběl mlátičky a řezačky. Se zbožím jezdil do nedalekých měst, první ze svých modernizovaných secích strojů prodal za 280 zlatých zápskému rolníku Josefu Šestákovi. Na jeho radu se František Melichar, tehdy již s manželkou a čtyřmi dětmi, přestěhoval v roce 1878 do Brandýsa. Pronajal si skromný byt a malou dílnu. O tři roky později si na hlavní

ulici najal dům, kde se dvěma uční vyrobil první secí stroje tehdy běžného typu.

Zlom v Melicharově kariéře přinesl rok 1882. Rakouskouherské mocnářství tehdy zavedlo clo na dovoz hospodářských strojů a obchodníci najednou začali mít zájem o tuzemské výrobce. Vídeňský velkoobchodník Friedländer objednal u Melichara 27 secích strojů. Podnik začal nabírat na dynamice.

Na obchod měl lidi

František Melichar byl schopným vynálezcem i výrobcem, ne tak už obchodníkem. Firmě proto jediné prospělo jeho setkání s pozdějším zetěm Janem Červinkou. Na pražské Jubilejní světové výstavě v roce 1891 mladému muži neunikl úspěch Melicharových strojů. Sám



měl obchodní zkušenosti z berlínské firmy na šicí stroje Friester a Rosmann, kde pracoval jako vedoucí exportu a měl již slušné obchodní styky. Nabídl továrníkovi své služby a požádal o ruku jeho druhé dcery Matyldy. Přibližně ve stejné době se stal Melicharovým zetěm i jeho účetní Vincenc Dostál, který si vzal nejstarší dceru Aloisii.

Jan Červinka brzy převzal veškerou agendu spojenou s exportem Melicharových strojů. Domlouval účast na mezinárodních výstavách, jezdil po Evropě a všemožně propagoval podnik.

Pronikavý vynálezce

Melichar prokázal velkou podnikatelskou předvídatost, když se jako výrobce specializoval na jeden druh zemědělských strojů. Navíc si splnil sen každého vynálezce, když své objevy sám realizoval. Vynálezy často navazovaly jeden na druhý a umožňovaly tak zdokonalování strojů v jednotlivých výrobních řadách.

Na patentovém úřadu ve Vídni bylo Františku Melicharovi uděleno nejméně dvacet patentů a je pravděpodobné, že se podílel i na vynálezech, které konstruktéři brandýské továrny nechali patentovat ještě po jeho smrti.

První patent secího stroje byl Františku Melicharovi udělen 17. července 1883 a patrně se týkal zdokonalení důlkového secího zařízení. Další patent obdržel roku 1888. Vynález řešil zcela novou konstrukci výsevného ústrojí se lžičníkem a pevnými jednoduchými lžičkami. Jeho stroje měly proti konkurenci řadu výhod, i jejich obsluha byla jednodušší. V roce 1890 si nechal patentovat univerzální řádkovací rozmetadlo umělých hnojiv kombinované s přístrojem na setí jetele. Nástup umělých hnojiv inspiroval Melichara k dalším vynálezům a o dva roky později si podal patentovou přihlášku na nový secí stroj kombinovaný s rozmetadlem na umělá hnojiva.

Nejvýznamnější vynálezy Melichar představil v letech 1893 a 1894. Jejich využití znamenalo radikální zlepšení secího ústrojí a příliv nových zakázek. Důmyslný a v podstatě jednoduchý vynález přinesl firmě největší věhlas a obrázek nového lžičníku byl zařazen na ochrannou známku továrny a jejích výrobků. Lžičkové secí stroje z brandýské továrny nesly název Unikum a na evropském trhu ve své době zastínily populární secí stroje z Ameriky.



Melichar vynálezy jen chrlil, poslední dva patenty z roku 1906, které mu byly uděleny ještě za života, se týkaly vysavače prachu a smetí. Sám podával patentovou přihlášku ještě v dubnu 1907, dva měsíce před smrtí.

První muž ve městě

Na přelomu 19. a 20. století byl František Melichar člověkem, který všechny své životní sny de facto uskutečnil. To ale rozhodně neubíralo nic z jeho nezměrné pracovní aktivity.



Koncem 90. let nestačila továrna málem pokrytá poptávkou a podnik byl několikrát rozšiřován. Melichar přitom dokázal investice do výrobních prostor ufinancovat z vlastních zisků a mohl si dokonce dovolit odmítnout návrhy na vytvoření akciové společnosti. V roce 1901 vyrobila továrna 2100 strojů a do Melicharovy smrti se její roční produkce zvýšila až na 6000 strojů.

František Melichar se ale neomezoval jen na podnikání a bádání. V letech 1895 - 1898 vykonával funkci brandýského starosty. Za jeho starostenství bylo město připojeno na telefonní síť a vznikla zde obecní záložna. Z výnosů byla financována řada veřejných staveb ve městě.

Skromnost jako povaha

Přes veškeré obchodní úspěchy, slávu a majetek zůstal František Melichar do konce života skromným člověkem, který nikdy nezapomněl na svůj prostý původ. V závěti odkázal vysoké odměny svým zaměstnancům a jejich rodinám. Na poměrně brzké smrti Františka Melichara se podepsala jeho mimořádná pracovitost. Přestože prodělal zápal plic a jeho ošetřující lékař ho nabádal k opatrnosti, nadále řídil továrnu, zlepšoval a vynalézal.

Na Melicharově hrobě je pomník s postavami dělníka a dělnice. Žádné dílo socialistického realismu, ale poctivé vyjádření úcty k lidem, kteří v Melicharových podnicích pracovali a s nimiž vždy jednal jako rovný s rovnými.



V minulosti jsme se setkali s rypadlo - nakladači, které měly pouze dva typy převodovek: klasickou - mechanickou a alternativní - hydrodynamickou. Motor byl umístěn vpředu. Firma Palazzani prolomila v 70. letech tuto tradici a vyvinula hydrostatickou převodovku. Soustředila se řešení, kdy je rypadlo - nakladač koncipován jako kolový nakladač.

Rypadlo - nakladač může být použit jako nakladač, nebo jako rypadlo. S hydrostatickou převodovkou stroje Palazzani mohou používat širokou řadu hydraulického nářadí - příkopové frézy, frézy živičných povrchů, sněhové frézy, žací stroje a další nářadí vybavené hydraulickým motorem, který je poháněn přítokem vysokotlakého oleje.

Žádný z jiných rypadlo - nakladačů na trhu nemůže být použit s tak širokým okruhem pracovního nářadí, protože používají hydrodynamickou převodovku, která neumožňuje dostatečný hydraulický průtok pro pracovní nářadí a samotnou práci stroje ve stejném okamžiku. Kromě toho tyto stroje s perfektně rozloženou váhou na zadní a přední nápravě mohou být jednoduše použity na nerovném povrchu.

Výjimečný výkon, vynikající kvalita: to charakterizuje rypadlo - nakladače s označením Paload. Prvotřídní hydraulické a mechanické komponenty jsou základními stavebními kameny těchto strojů. Při konstrukci bylo myšleno i na budoucí potřeby servisu a opravy

strojů. Všechny servisní body jsou snadno přístupné a případná výměna dílů je téměř bleskovou záležitostí.

Rypadlo - nakladače kombinují výhody hydrostatické převodovky se Z výložníkem. Tyto kloubové rypadlo - nakladače charakterizuje příčně uložený motor.



Nabízí stroj s vylepšeným hloubicím výkonem a větší flexibilitou. Ve skutečnosti rypadlo - nakladač není ničím jiným než kombinací nakladače a rypadla: od samého začátku myšlenkou společnosti bylo nabízet zákazníkům rypadlo - nakladač na stejné úrovni výkonu jako mají nakladače.

Jednou z nejvíce ceněných předností je nabídka širokého sortimentu, které zákazník požaduje. Stroje Paload mohou být vybaveny jakoukoliv lopatou (velkoobjemovou, s vysokým dosahem, s bočním vyklápěním, míchač-



kou, drtičem...), jakoukoliv technikou na odklizení sněhu (pluhy, radlice, frézy), dále pak silničními frézami, příkopovými rypadly, odvětvovači, čelními křovinořezy atd.

Na zadní část lze připojit různé typy lopat, drapáků, hydraulické kladivo, frézy atd.

Kloubové rypadlo - nakladače Palazzani: PB 80 a PB 90

Pojďme si něco povědět o kloubových rypadlo - nakladačích s označím PB 80 a PB 90. Jak již bylo řečeno všechny stroje Paload jsou vybaveny hydrostatickou převodovkou, která zajišťuje vysoký výkon a nízkou spotřebu. Díky hydrostatické převodovce je stroj kdykoli připraven vykonávat požadovanou operaci. Hydrostatická převodovka dále přispívá k mnohem nižšímu opotřebení brzd a menší potřebě údržby.

Za zmínku stojí i tzv. **inching pedál** – pracovní spojka, která umožňuje využití max. výkonu motoru při nulové nebo velmi nízké rychlosti.

Kloubové rypadlo - nakladač má schopnosti pracovat jako nakladač i rypadlo najednou. Vyznačuje se mnoha pozitivními vlastnostmi – např. lopata nakladače vždy kopíruje pohyb zatáčení přední části stroje a je vždy rovnoběžně s koly přední nápravy, lepší přímé zrychlení, menší zdržení při zatáčení, možnost práce na nerovném povrchu, dokonalý výhled 360°.



Vysoký výkon a produktivitu zajišťuje výložník s geometrií Z. Pro poskytnutí max. stability stroje při práci slouží výkyvná zadní náprava (na PB 90 standardně, na PB 80 na požádání). Pohyb zadní nápravy lze hydraulicky zablokovat. To dovoluje pracovat s rypadlem v extrémně boční poloze bez použití stabilizátorů a s pohybujícím se strojem – typické při čištění příkopů a pokládání trubek. Na zadní nápravě je standardní samosvorný diferenciál. Pro efektivní a jemné brždění jsou zde brzdy s posilovačem.

Dále zde najdeme servoovládání, vzduchový filtr na ventilaci kabiny, zakulacená skla pro lepší výhled, zadní rypadlo s celkovým posuvem na pravou a levou stranu – pro práci blízko zdi.

V ČR zastupuje výrobce strojů Paload společnost MANATECH CZ s.r.o, na kterou se můžete obrátit pro podrobnější informace.

www.manatech.cz





PUTOVÁNÍ Za českým pivem

Vážení čtenáři, stejně jako vy i většina redakce našeho časopisu máme rádi pivo. Vytvořit tedy rubriku s tématem Pivo bylo jednoduché a zaměřit ji na malé české pivovary se přímo nabízelo. Dovolte tedy, abychom vás na těchto stránkách postupně seznamovali s malými ale o to zajímavějšími továrničkami na zlatavý mok. Poprvé to je Pivovar Klášter, který se, jako strážní hrad, vypíná na ostrohu nad řekou Jizerou a je dominantou vesničky s dlouhým ale jasným názvem Klášter Hradiště nad Jizerou. Další místopisné údaje: pivovar se nachází 1 km od Mnichova Hradiště, ve Středních Čechách, v Českém pivním Ráji.

Vaření piva zde má mnohasetletou tradici a samo místo má zajímavou historii. Osídlení je doloženo již v pravěku, další nálezy svědčí o existenci slovanského hradiště. První písemné zmínky jsou z 12. století. V průběhu tohoto století zde byl řádem cisterciáků vybudován velkolepý klášter, který dal místu i jméno a jenž byl později za husitských válek zcela zpuštěn. Později zde byl postaven renesanční zámek, postupně držený různými šlechtickými rody a to až do roku 1570, kdy se Jiří Labuňský z Labuně rozhodl přestavět objekt na pivovar.

Pivo z Klášteřa si rychle získalo velkou oblibu a udržuje si ji dodnes. Původní pivovar po čase výrobou již nestačil, a proto byl roku 1864 přestavěn a zmodernizován rodem hrabat z Waldsteina. Koncem 19. století patřil pivovar Klášter mezi sedm největších pivovarů v českých zemích.

Kvalita klášterského piva byla a je dána i nezaměnitelnými podmínkami – pivo kvasí a dozrává ve spilce a ležáckých sklepích vytesaných ve skále v hloubce 18ti metrů, a to při optimální teplotě zaručující dobré vycíření a nasycení piva, čímž se pivo stává chuťově vyzrálé a řízné.

Pivovar vyrábí pivo pšezněžského typu: 12% leží v klášterních sklepích nejméně 50 dní, 14% pak 80 dní a 10% nejméně 35 dní. Je velmi znatelný rozdíl, ochutnáte-li pivo po 10ti dnech nebo po 50ti dnech. Teplota v podzemí nesmí přesáhnout 4°C a sklepy jsou součástí rozsáhlého podzemního systému chodeb celkově měřících 5 km.

Jednou z největších současných novinek v Pivovaru Klášter je mikrofiltr od firmy Handtmann, který nahrazuje paster. Takto se zachovávají chuťové vlastnosti živého piva a zaručuje trvanlivost. Záruka na takto filtrované pivo je v zimě 2 měsíce, v letních



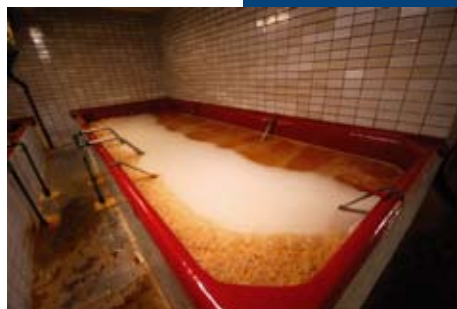
filtr Handtmann



historická spilka

měsících 6 týdnů. Pasterizací tak prochází pouze sudové pivo určené na export. Velká část současné produkce pivovaru jde na vývoz a to nejen do Evropy, ale v poslední době i do Číny. To, že klášterské pivo patří k těm nejlepším, dokazuje celá řada ocenění tuzemských i zahraničních.

Málem bych zapomněl – klášterské pivo je božský mok...



www.pivovarklaster.cz

pivnice ve sluji pod pivovarem



Nepřítel (konkurence) naslouchá!

Ochrana proti odposlechu je standardní bezpečnostní opatření dneška.

S rozvojem tržního hospodářství vznikla i na území České a Slovenské republiky reálná potřeba ochrany proti odposlechu, protože i na území našich republik začalo platit, že informace je nejcennější zboží. Přesná čísla o provedených, případně odhalených počtech odposlechů nejsou sice dostupná, nicméně se dá říci, že v současné době se jedná o tisíce jednotlivců či společností, které jsou rok co rok odposlouchávány – vzhledem k tomu, že v ČR bylo v roce 2003 zahájeno necelých 9.000 odposlechů dle §88/1,3 tr. ř.

Počet společností, které se začaly provádění odposlechu bránit, za posledních 5 let také velmi výrazně vzrostl, nicméně počet subjektů, které považují tento typ ochrany za zbytečný, je stále velmi vysoký.

Ochrana proti odposlechu může být prováděna ve 3 úrovních:

- ochrana kancelářských nebo jiných prostor proti provádění prostorového odposlechu
- ochrana komunikačních tras proti odposlechu telefonních, faxových nebo počítačových zpráv
- ochrana počítačových systémů proti neoprávněnému vniknutí do PC

Ochrana proti prostorovému odposlechu se provádí dvojím způsobem: provedením obranně-technické prohlídky (dále jen OTP) a dodávkou a instalací prostředků permanentní ochrany. OTP je možné provádět ve 2 základních kvalitativních úrovních – Základní (vyhledávají se pouze prostředky v praxi nej-

častěji používané, nejsnáze instalovatelné a nejjednodušeji poříditelné) a Kompletní (vyhledávají se všechny existující typy odposlechových prostředků ať již aktivní nebo i pasivní). U většiny klientů (tam, kde dochází k mnoha jednáním) se provádí prohlídky v pravidelném či nepravidelném opakovaném intervalu s cílem minimalizace rizika. Ochrana proti odposlechu se už stala samozřejmým bezpečnostním opatřením v mnoha nově vybudovaných kancelářských komplexech.

Prostředky permanentní ochrany podporují přijatá bezpečnostní opatření v této oblasti, neboť přímo zamezují provádění určitých odposlechových aktivit (šumové generátory) a nebo o možnosti provádění odposlechu obsluhu informují (rádiové analyzátoři). Dalším velmi populárním, nicméně nezákonným, prostředkem jsou GSM jammy, což jsou prostředky, které zamezují provozu mobilních telefonů.

Vzhledem ke skutečnosti, že očekávaný obrat v oblasti služeb poskytovaných na ochranu proti odposlechu může dosahovat na území obou republik cca 50 mil. Kč, jedná se o obor, ve kterém nepůsobí žádná z velkých bezpeč-



nostních organizací a proto je velmi nutné zvážit, jakého partnera si v této velice citlivé oblasti vybrat, zda má prověrky NBÚ, ISO, případné reference, osobní zkušenosti, ale zejména poměr mezi technickým vybavením a požadovanou cenou. V praxi je totiž možné se setkat i se společnostmi, které nejsou vybaveny prakticky žádnou měřicí technikou a požadují zcela nepřiměřené ceny.

Používání mobilních telefonů se v současnosti stalo takovým standardem, že naprostá většina jejich uživatelů již ani nepoužívá kancelář, ale veškeré informace sděluje v síti GSM. Toto řešení je sice vysoce efektivní z hlediska času, ale naprosto nevyhovující z hlediska bezpečnosti. Ani používání předplacených „anonymních“ karet již nevede k cíli – ochraně informací a jejich majitele z hlediska jejich odposlechu - a to ze 2 základních důvodů: jednak jsou to režimová opatření ze strany státní moci regulující volný prodej těchto karet, ale zejména existence mobilních jednotek v ČR zvaných Agáta, které dokáží velmi přesně zjistit, jaké IMEI telefonů a jaká čísla karet ten který uživatel v čase používá. Proto se rychle



navzájem nekompatibilní a levná koupě technologie se může velmi rychle vymstít, protože se mimo vlastní telefony již nedomluvíte s nikým jiným.



rozvíjí prodej ať již speciálních, tak pouze mírně modifikovaných GSM telefonů s vestavným dodatečným šifrováním, které sice nezabrání vzniku informace o tom, že jste si volali a kde jste se přitom nacházeli, ale zamezí získání informace o tom, o čem jste si povídali. Některá vyspělejší řešení dávají de facto naprostou jistotu, že informace nebudou v reálném čase rozkódovány. Při koupi těchto jednotek je však nutné se zaměřit nejen na pořizovací cenu, ale i na rozšířenost řešení, neboť i zde bohužel platí, že veškerá dostupná řešení jsou

Ochrana počítačových systémů – ochrana dat v PC by měla patřit mezi základní opatření bezpečnostního charakteru prováděných v jednotlivých organizacích, neboť v naprosté většině případů jsou veškeré informace ve firmách v digitální podobě. Mezi pilíře ochrany patří opět zejména šifrovací programy vhodně doplněné o tokeny, které si za uživatele pamatují různě náročná přístupová hesla a uživatel si musí zapamatovat pouze identifikaci svého tokenu.

Závěrem lze říci, že vhodná kombinace bezpečnostních opatření včetně ochrany proti odposlechu přináší mnoha společnostem klid pro další práci, přičemž v naprosté většině případů není možné její přínos jednoduše finančně vyčíslit, ale i zde platí známé, nicméně pravdivé rčení:

„Důvěřuj, ale prověřuj.“

www.odposlech.com



Jiřice u Humpolce - Průmyslová zóna MAYO



Investor: MAYO, s.r.o. HUMPOLEC zpracovatel: OK PLAN architekt s.r.o.HUMPOLEC datum: květen 2004
autor: architekt LUDĚK RÝZNER ČKA 02 660 spolkautor: Ing. arch. MARCELA KOSTKOVÁ

V blízkosti Humpolce, v obci Jiřice vzniká průmyslová zóna MAYO. Je výhodně umístěna v bezprostředním kontaktu s dálnicí D1, která spojuje hlavní město Praha s Brnem, nedaleko od sjezdu Humpolec na 90. km dálnice. Na tomto sjezdu podjíždí dálnici D1 další mimořádně důležitá dopravní tepna – silnice I. třídy E551, která spojuje jižní Čechy s východními, vlastně tedy jižní Evropu s východní. Jak vidíte, z hlediska dopravní obslužnosti se jedná o strategicky výhodnou pozici ve středu České republiky a vlastně ve středu Evropy.

To byl také jeden z důvodů, proč již první investoři v nové průmyslové zóně otevřeli své výrobní a obchodní provozy a nyní probíhají jednání s dalšími. Prvním investorem byla společnost MANATECH CZ s.r.o., která se zabývá dovozem, prodejem, servisem a výrobou zemědělské, lesní, komunální techniky a stavebních strojů. Druhým investorem je irská společnost CEL (Connaught Electronics), která vyrábí elektronické ovládací a regulační systémy do osobních automobilů téměř všech známých značek. V obou těchto firmách je nyní zaměstnáno okolo 100 lidí.

Co irská developerská společnost Mayo Humpolec nabízí?

Jak je již výše uvedeno, jedná se zejména o strategickou polohu z hlediska dosažitelnosti dopravy, která je při dnešních požadavcích kladena na jedno z předních míst. Společnost se snaží zájemcům vyjit vstříc v jejich představách a požadavcích. Pro každého uživatele je připraven individuální plán, individuální nabídka dle jeho možností, potřeb a požadavků. Smluvní renomovaná kancelář architektka připravuje kompletní podklady od prvních náčrtů, přes vizualizace, výkresové dokumentace až po vyřízení všech potřebných povolení k zahájení stavby a kolaudaci. Každý objekt je šitý přesně na míru zákazníkovi, který se tak nemusí spokojit s unifikovaným a ne zcela odpovídajícím řešením. Pro zákazníka postavíme celou výrobní halu a následně mu ji pronajmeme. Uživatel má následně možnost prodloužení pronájmu, odkupu, případně ukončení aktivit, dle jeho rozvoje a plánů do budoucna. Zabezpečujeme i zimní údržbu vozovek a parkovišť. Nezapomínejte, že jste na Vysočině a sněhu zde bývá hodně.

S Manatechem do Irska

Irsko, menší z obou velkých britských ostrovů se zcela oprávněně nazývá zeleným ostrovem.



Maják Hook Head ze 13. stol. na jihovýchodě ostrova

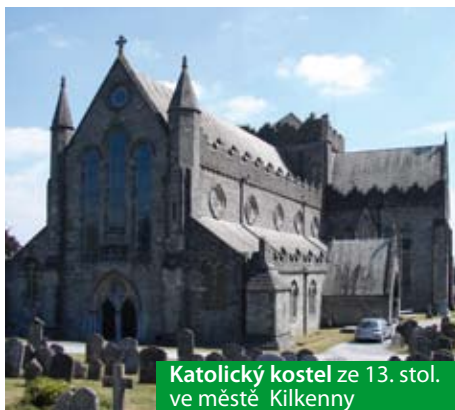
Politicky je ostrov rozdělen na Irskou republiku, které patří 85% ostrova a Severní Irsko, jež je součástí Spojeného království Velké Británie a Severního Irska.

Nejstarší stopy prvních obyvatel jsou datovány do období před pěti tisíci lety. Do dnešních dnů můžeme vidět megalitické hroby, které na nás i po mnoha tisících letech působí svojí tajemností. Překvapivě zde narazíme na společné předky, kteří osidlovali i českou kotlinu v době bronzové a železné. Ano, mluvíme o Keltech a jejich vyspělé civilizaci. Právě Keltové položili základy vývoje irského národa. Později se Irsko stalo jednou z prvních zemí, kde se začalo šířit křesťanství. Každý asi zná irského patrona sv. Patrika, ale i po celé střední Evropě nám místní názvy připomínají, kdo do těchto míst přinesl křesťanství. Znáte například švýcarské město Saint Gallen, že? Gallen vlastně znamená Kelt.

vždy z politických důvodů. V Irsku vypukl v letech 1845 až 1849 těžký hladomor, který vedl k hromadnému vystěhovalectví. Ale dost o historii tohoto ostrova. Jak vlastně vypadá? A proč se mu říká zelený ostrov?

Na východě ostrov se rozkládají travnaté svahy, kdežto na západě naleznete pahorky pokryté vřesem a poseté horskými jezery. Ve vnitrozemí jsou charakteristickým prvkem rovinaté pastviny a nekonečná rašeliniště. Rozeklaná, zvrásněná pohoří vytvářejí strmá skalnatá pobřeží, která příkře spadají k věčně rozbouřenému Atlantskému oceánu. Nachází se zde jedny z nejvyšších útesů v Evropě. Díky Gofskému proudu, který obtéká západní pobřeží ostrova, je zde mírné vlhké podnebí. Na jihozápadě ostrova můžete dokonce volně v přírodě vidět subtropické rostliny. Ve Svatojiřském průlivu, který odděluje irský ostrov od britského, můžete pozorovat delfíny, stejně

Ve středověku musel ostrov čelit častým nájezdům Normanů a Vikingů a Britů za panování královny Alžběty I. V 16. století byli Irové pronásledováni z náboženských důvodů. Současné napětí, které můžeme sledovat v Severním Irsku pramení právě zde. Na začátku 19. století bylo Irsko přičleněno ke Spojenému království. Až v roce 1949 získalo Irsko definitivně samostatnost. Že vám tato historie připomíná osudy malé země uprostřed Evropy? Ano, máme s Irskem podobnou historii. Dokonce i exodus obyvatel nás podobně poznamenal. U nás to byla emigrace po Bílé Hoře, po roce 1948 a po okupaci v roce 1968,



Katolický kostel ze 13. stol. ve městě Kilkenny



Clonmacnoise: pravděpodobně nejstarší opatství v Irsku založeno v roce 545 sv. Ciaránem.

jako na západním pobřeží. Pokud cestujete po Irsku, neustále narazíte na ohromné množství přírodních a historických památek. Mnoho z nich je zapsáno na seznamu světového přírodního nebo kulturního dědictví Unesco. Asi nejznámějším přírodním úkazem na západním pobřeží jsou Mohérové útesy. Kolmé,



více jak sto metrů vysoké, skalnaté stěny padají do rozbouřeného oceánu, jehož několik metrů vysoké vlny se lámou o rozervané skály. Na severu ostrova můžete navštívit nejvyšší mořské útesy v Evropě. Jsou to Slieve League a dosahují výše přes 500 m. Po několika desítkách minut vystoupáte od hladiny oceánu až do této výše nad hladinou mořem.

V Severním Irsku prostě musíte navštívit hned vedle Bushmills tzv. Obrův chodník. Báje říká, že chodník vybudoval irský obr Finn Mac Cool, který sloupy zarazil jeden za druhým do dna moře, když chtěl přejít do Skotska. Zde chtěl zápasit se svým protivníkem, skotským obrem Finn Gallem. Když dostavěl, rozhodl se Finn Mac Cool, že si odpočine. Mezitím přešel Finn Gall do Irska, aby zjistil, jak silný je soupeř. Když jej uviděl, vyděsil se pro jeho velikost, zvláště, když mu manželka Finn Mac Coola řekla, že je to jen jeho syn. V obavě o svůj život utekl skotský obr zpět do Skotska a za sebou



Mohérové útesy



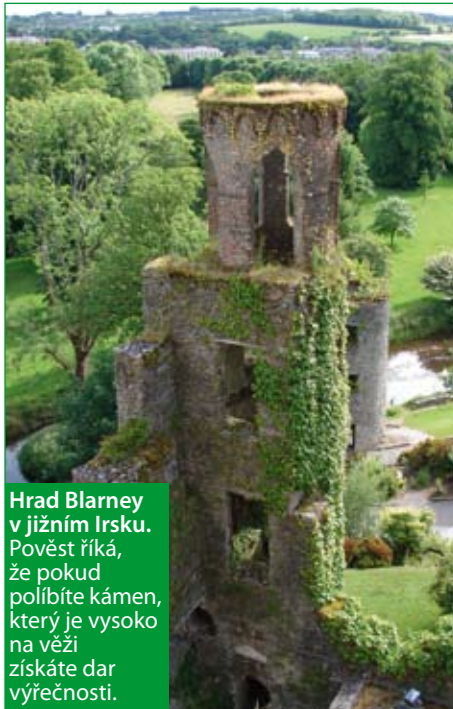


Nejtajnější místo Irska
z počátku křesťanství v Clonmacnoise

chodník zničil. Vše co z chodníku zbylo je na irském pobřeží. Z geologického pohledu jde o čedičové útvary. Zde tato zčásti horká, tekutá láva vytékala ze sopek velkou rychlostí a rozlila se do velkých ploch. Při chladnutí se jako každá jiná tekutina smršťuje a praská při krystalizaci. V tomto případě v pravidelných šestiúhelníkových tvarech. Výsledkem je neuvěřitelně těsné a pravidelné uspořádání jednotlivých čedičových sloupů na ploše mnoha desítek hektarů. Velikost sloupů je od 20 do 80 cm. Obrův chodník je krásnou ukázkou umění matky přírody – obrovské schodiště pro obry.



Asi nejznámějším irským výrobkem je irská whiskey. Existuje nepřeberné množství druhů, které se vyrábí podle různých tajných receptur, ale jedno mají všechny společné. Pořádná irská whiskey je 3 x pálená, ječmen je sušen na rašelině, ale pouze teplem, kouř neprochází přes sušený materiál a musí zrát v dubových sudech minimálně 3 roky. Nejznámější jsou dnes palírny Tullamore Dew ve vnitrozemí ostrova v malém městečku Tullamore, Jameson na jihu v Midletonu. Nejstarší licencovaná palírna na světě je ovšem v Severním Irsku v městečku Bushmills. Každá ze jmenovaných palíren nabízí exkurzi po svém závodě, kde se dozvíte vše od historie po výrobu a vždy na závěr dostanete tu „jejich“ whiskey na ochutnání. Pokud se Vám poštěstí dostat se do vzdáleného Irska a alespoň trochu to půjde, určitě navštivte některou z těchto palíren. Stojí to za to.



Hrad Blarney
v jižním Irsku.
Pověst říká,
že pokud
políbíte kámen,
který je vysoko
na věži
získáte dar
výřečnosti.

opět akce:



„Kup McHale a leť do Irska“

Každý klient, který zakoupí v období od 1.4. do 30.9. 2007 lis **McHale F 550** nebo kombinovaný lis s balíčkovou **McHale Fusion** získá pětidenní **zájezd do Irska zdarma!**

Program:

Návštěva továrny McHale
Unikátní Mohérové útesy
Keltské megality
Destilerie Tullamore

Termín:

říjen 2007

Doprava:

letecky

Ubytování:

hotel, plná penze



Poznej zemi, kde se vyrábí nejlepší lisy a baličky na světě!



Naši klienti

EKOFARMA

pana Antonína Šmakala

Okrouhlice 27

256 01 Benešov

Tel: 317 724 405

ekofarma@post.cz



Naše reportáže vám budou postupně představovat zákazníky společnosti Manatech CZ, protože osobní zkušenost je nenahraditelná. Dnes je to pan Antonín Šmakal z Okrouhlice na Benešovsku.

Jak jste s farmou začínal?

V roce 1994 se pustil do práce můj otec na 100 hektarech s důrazem na produkci mléka a tehdy měl zhruba 50 dojnic. Postupně jsme však přešli na kombinovanou produkci jatečního hovězího dobytka, sena pro koňské farmy a rostlinou bioprodukcí jako je potravinářská pšenice, pšenice špalda a oves nahý. Jak jsem se zmínil, od roku 1994 jsme vedeni jako ekofarma a v současnosti hospodaříme na 400 hektarech, přičemž je polovina pastvin a polovina pole pro rostlinou bioprodukcí. Základní stádo má 80 krav bude do dvou let rozšířeno až na 130 kusů.

Z výše uvedeného je jasné, že potřebujete stroje na sklizeň píce...

Ano, jak pro vlastní stádo, tak pro koňáky lisujeme a balíme. Po předchozí zkušenosti s východní, poté tuzemskou a nakonec americkou technikou, jsme vloni koupili baličku a lis McHale. Koncepti in line – lis a balička za sebou, jsme zvolili po konzultaci s odborníky Manatechu a udělali jsme dobře. Na kompletní zpracování senáže nám stačí jeden člověk, a to je při permanentním nedostatku zaměstnanců velká výhoda. A to i při vyšší pořizovací ceně, kvalita se musí zaplatit.

Byl jste spokojen s úrovní prodeje a následného servisu ze strany Manatechu?

Pokud jde o prodej, nemám jedinou výhradu – naopak mi vyšli maximálně vstříc i záruční servis byl v pořádku. Do budoucna mám jen obavu z případné rychlosti servisu. Je nutné si uvědomit, že v případě poruchy v době sklizně, je naprosto nezbytné aby se nejbližší servisman operativně dostavil k poruše – když děláte sena a blíží se dešť jde vše stranou...

Jak jste se o společnosti Manatech a značce McHale dozvěděl?

Můj známý z vedlejší vesnice si baličku McHale pořídil a byl velmi spokojen. Dodavatelem byl Manatech a shodou okolností mě v té době kontaktoval jejich obchodní zástupce a tak jsme si „pláclí“.



Já a mé Mc Hales



Český červenostrakatý

*Manatech CZ nabízí poměrně široké spektrum strojů a techniky pro pole, les, stavbu...
Uvažujete o nákupu jiné techniky než McHale?*

Zrovna nedávno jsme pořídili lesní naviják Fransgard, a i když byl o 30% dražší než srovnatelný český výrobek, přesvědčil nás obchodní zástupce Manatechu ke koupi právě Fransgardu. Díky nedávným polomům jsme jej už vyzkoušeli a nemá chybu. Potřebovali bychom ještě štěpkovač, ale jeho výběrem si zatím nejsem jistý. V čem mám ale jasno, je čelní nakladač a tady je volba naprosto jistá – Manatech má tuhle techniku jednu z nejlepších na trhu. Škoda, že nám nemohou nabídnout i traktory, tahle investice nás letos také čeká.



Já a moje senáž

Co trochu vzdálenější budoucnost?

Jak už jsem říkal, jsme ekofarma a chceme zvýšit výrobu a to jak v bioosivech tak i v bioproduktech určených pro přímou výrobu potravin. Největším nepřítelem současného biozemědělce však není počasí, ale stát. I když je po naší produkci na trhu obrovský zájem, legislativa je naprosto proti nám a to hlavně v prvovýrobě. V technice pak uvažuji o teleskopickém manipulátoru Dieci, a dodavatel je pro tuto značku jen jeden – Manatech.

Poslední otázka se nabízí sama: zdá se, že by vám vyhovoval jen jeden dodavatel veškeré techniky?

Určitě, jen kdyby měl úplně kompletní sortiment – to však v ČR zatím neexistuje.

Manatech mi vychází vstříc zatím nejlépe. Co u něj snad nejvíce postrádám je pomoc při získávání dotací, protože bez této služby se dobří prodejci zemědělské techniky do budoucnosti neobejdou.

Tenhle rozhovor mi vlastně připomněl, že bych měl do Humpolce zajet a popat se pana Lesiny co nového. Byl jsem s ním vloni v Irsku a stálo to za to... McHale, Guinness, Jameson ... samé dobré značky.

Díky za rozhovor



Cesta do Wadi Zeuglodon

aneb údolí čtyřnohých velryb



Asi před 55 miliony lety se ale vrátili do moře, kde se nakonec zabydleli. Velikostí se vyrovnali některým druhům současných kytovců, namísto dnes obvyklých ploutví měli ale vyvinuté přední a zakrnělé zadní končetiny, tvarované jako pádla a zřejmě se dokázali vyškrabat na souš. Ve vodě ale byli nebezpečnými a mrštnými predátory.

Ve Wadi Zeuglodon zatím archeologové našli na 250 zkamenělých koster těchto zvířat a některé z nich jsou tady k vidění dodnes a je to pohled, který opravdu stojí za namáhavou cestu.

Oblast, zvaná Wadi Zeuglodon, se nachází ve Fajúmské oblasti (ve středním Egyptě, 55 kilometrů hluboko v poušti od nejbližší silnice, v okolí hory Guhannam. Vznikla asi před 40ti miliony lety, kdy ustoupila zátoka pravěkého moře Thetys. Pro vědu pak byla objevena v polovině devatenáctého století.

Tehdy se v okolí Fajúmu začaly nacházet zbytky zkamenělých rostlin, žraločí zuby a především části skeletů tehdy neznámých zvířat.

Podivné, čtyřicet miliónů let staré fosilie dvacet metrů dlouhých tvořily se čtyřmi zakrnělými končetinami dlouho nedávaly vědcům spát. Podle tvaru těla (připomínající obřího krokodýla) a drobné lebky je tehdy chybně zařadili mezi plazy a nazvali *Basilosaurus isis* (Král plazů). Mnohem později se ale přišlo na to, že kosti nepatří plazům ale savcům - a pravěký otec dnešních kytovců dostal nové jméno - Zeuglodon.

Objev byl obrovskou senzací. Podařilo se jím doplnit chybějící mezičlánek ve vývoji a dokázat, že předci současných kytovců původně žili na souši.

Po padesáti kilometrech jízdy pouští naplno vychutnáváme bizarní krásu bývalého mořského dna. Kdekoli v okolí Gebel Guhannan zastavíme, nacházíme v písku roztroušené žraločí zuby. Pekelné slunce rozpaluje kupole vápencových pahorků, které vyrůstají všude jako houby z písku a hrají všemi barvami. Vjíždíme do údolí a ocitáme se v jiném světě. Pohádkovou krajinu doplňují zkamenělé zbytky koster „Zeuglodonů“, sestavené archeology v písku.

Stačí přivřít oči a vrátit se v čase o čtyřicet miliónů let nazpátek.





Kdysi mělká zátoka moře Thethys dnes leží hluboko na Saharské poušti.

Fosílie pravěkých kytovců se bělají na rozpáleném písku a dávají průchod představám, jak to zde asi vypadalo před čtyřiceti miliony lety.

Jak se tam dostat: v roce 2004 se jednalo o nepřístupnou oblast. Potřebujete terénní automobil, beduínského průvodce a navigační systém GPS . Nejlépe tedy s turistickým konvojem do Fajúmu a zde se poptat, některé zdejší „cestovní kanceláře“ občas pořádají do této oblasti výpravy. Cesta není bez rizika.

Zajímavosti: první kompletní kostru Zeuglodona sestavil v roce 1845 Albert Koch, později ji prodal Bedřichu Vilémovi IV. Ten ji daroval berlínskému muzeu, kde by měla být k vidění dodnes.



muzeum

Egyptské železnice



Egypt nejsou jen pyramidy. Egypt je zemí kuriozit a potkat se tu dá úplně všechno. Při nákupu jízdenek na vlak jsem vedle hlavního vchodu káhírského nádraží Ramses narazil na ošuntělou bránu opatřenou nápisem **EYPTIAN NATIONAL RAILWAYS MUZEUM**. Prošel jsem kolem spícího policisty a opatrně nahlédl dovnitř. Expozice mne přes svou typicky egyptskou ušmudlanost zaujala natolik, že jsem zaplatil nejen vstupné 2EL (8Kč), ale i "ten paund kamera tiket". Evidentně jsem byl jediným návštěvníkem a tak se mne hned po krátké audienci u ředitele muzea ujala příjemná průvodkyně.

Prohlídku začínáme v prvním patře, které je tajuplně potemnělé, nasvícené nahodilými zářivkami a žárovkami. Jsou zde instalovány modely všech podob dopravy od Starého Egypta až po současnost. Historicky nejstarší představuje dvoumetrový model transportu faraónské sochy ve Starém Egyptě pomocí lan, saní a lidských svalů.

Prohlídka expozice pokračuje modely lodí a letadel, doplněnými skutečným leteckým motorem ROLS-ROYCE r.1932. Pak přecházíme k železniční tematice: metrové modely snad všech typů lokomotiv, které kdy brázdily egyptské "šíny" jsou většinou funkční. Lze s nimi popojíždět, houkají, svítí. Častý provoz je na nich dost znát: tu a tam odřenina, vypadlý reflektor, ulomený nárazník a další vady na kráse.

Sestupujeme do přízemí okolo zde nezbytných portrétů státníků v nadživotní velikosti. Průvodkyně mi dlouze a hrdě předvádí funkci historického telegrafu a hradla. Pak obstarožním jističem spouští vláčku na velkoplošném železničním modelu. Nádraží a kolejiště je podle stavu také často používané a málo udržované. Netrpělivě pokukuji po skutečných perlách na druhé straně sálu, ke kterým za chvíli přecházíme.

Stojí tu dva historické unikáty - parní lokomotivy, na které je dokonce možné vstoupit a vše si důkladně osahat.





Lokomotiva číslo 1295, nazvaná Císařovna Eugénie působí v zanedbaném muzeu jako skutečná perla

První z nich, nadmíru orientálně zdobená Stephensonova parní lokomotiva č. 1295 byla vyrobena v roce 1862 pro císařovnu Eugénii (manželku Napoleona II.) ku příležitosti otevření Suezského průplavu. Následně byla věnována do Egypta, kde prý vozila egyptského vladaře třicetikilometrovou rychlostí na trase Alexandrie - Montaza. Lokomotiva zaujme nejen výzdobou z intarzovaného dřeva a mosazi, ale také originálním technickým řešením: jedná se totiž o lokomotivu a vagon pro cestující na společném podvozku. Protože chybí tendr, je palivo umístěno v boxech podél kotle a vznešené cestující odděluje od zašpiněného strojvedoucího jen posuvná přepážka.

Druhým exponátem je rychlíková lokomotiva č. 442 z roku 1906 (výrobce se mi nepodařilo zjistit). Slouží současně jako názorná pomůcka pro pochopení principu funkce parního stroje: kotel i válec jsou totiž podélně rozříznuty a odhalují tak "vnitřnosti" lokomotivy: armatury pro přeměnu vody na páru, rošt, topeniště, kondenzátor, šoupátka a písty - vše je pěkně a názorně vidět.

Průvodkyně mne upozorňuje, že mi chce před zavírací dobou (14:00 hod.) ještě něco ukázat

a vede mne ven do přístavku za budovou. Mezi různým haraburdím tam stojí další Stephensonova lokomotiva, tentokrát číslo 986. Pochází z roku 1852 a je prý historicky druhou lokomotivou, která byla v Egyptě uvedena do provozu.

Zajímavé je také umístění pohonu: válce a ojnice Stephensonova lokomotivka totiž umístila netradičně pod kotel mezi kola.

Lokomotiva nejspíš ještě nebyla nikdy restaurována, vše je "originálně" odřené a ozezlé.

Tahám za páky, otáčím kohouty a představuji si, jaké to kdysi bylo ji řídit. Asi to nebyl žádný med, jde to dost ztuhá.



Nebojte se MP 3



Formát MP3 se čím dál více prosazuje v každodenním životě, proto si k němu pojdme něco říci...

MP3 je kompresní formát kódování dat, který používá ztrátový kompresní vzorec. Laicky řečeno, při převodu běžné hudby získané z CD není část dat úmyslně přenesena do nově vytvářeného souboru. To, která data budou přenesena a která ztracena, rozhoduje použitý kompresní vzorec. Obecně lze říci, že nejsou přenášena data, která nemůže lidské ucho slyšet.

Čím více dat je ztraceno, tím je výsledný soubor menší, ale také méně kvalitní. Pro přehled si prohlédněte názornou tabulku. Především se zaměřte na kvalitu výsledného souboru a kompresní poměr.

Při ukládání záznamu z CD na počítač (grabování) zabere skladba o délce 4 minut při stereo záznamu 40 MB prostoru. Srovnatelný záznam v MP3 formátu při CD kvalitě je 12x menší, to znamená, že zabere v počítači cca 3,3 MB prostoru na vašem HDD. Když se spokojíme s nižší kvalitou, například u záznamů jazykových kurzů,

můžeme použít až 48 násobnou kompresi. Potom se běžné CD o velikosti 650 MB vejde na prostor o velikosti 13,5 MB. Díky malé velikosti se MP3 soubory snadno posílají elektronickou poštou a bez velkých nároků na datový prostor se dají snadno skladovat. Na běžném HDD ze staršího vyřazeného počítače o velikosti 40 GB si můžete uložit slušnou fonotéku.



Před lety se na pultech prodejen a v internetových obchodech začaly objevovat první discmany, které přehrávaly MP3. Zanedlouho po té, přišly na trh kapesní



kvalita MP3	/mód	/tok dat	/komprese	/frekvence
telefon	mono	8kbit/s	1:192	2,5 kHz
AM-rádio	mono	32 kbit/s	1:48	7,5 kHz
FM-rádio	stereo	64 kbit/s	1:24	12 kHz
srovnat. s CD	stereo	96 kbit/s	1:16	16 kHz
CD	stereo	128 kbit/s	1:12	16 kHz

přehrávače, které podporují formát MP3. Různé modely kapacitních přehrávačů s vestavěným FM rádiem, jejichž paměťová kapacita dosahuje zcela standardně 512 MB a šplhá běžně k hranici 2 GB, zaplavují trh. Některé modely mají též rozšiřitelnou paměť o běžné SD/MMC paměťové karty, což zase zvětší prostor pro Vaše MP3 záznamy. V poslední době jsou na trhu za velice lákavé ceny autorádia s CD mechanikou, které přehrávají MP3 soubory. Potom už nebudete pracně měnit své oblíbené CD za jízdy po městě, vždyť na jednom CD můžete mít téměř 200 skladeb, což vystačí na několik hodin produkce.

Nepřeberné množství různých domácích zařízení jako jsou DVD přehrávače a různé kompaktní mikrosystémy, které podporují MP3 soubory ukazují, že se rozhodně vyplatí ukládat hudbu do formátu MP3.



Rudým mořem

na

MIRACLE



Jeden po druhém pomalu scházíme na kamené molo, kde u spoře osvětlené přízemní budovy s nápisem *Divecentrum Lighthouse* odkládáme na chvíli zavazadla a čekáme na svou loď.

Nese název *Miracle 1* a kotví o kus dál na moři, její osvětlená kulatá okénka se lesknou ve vlnách zálivu. Pokukujeme po sobě, zatímco pro nás posádka posílá dva gumové čluny. Nesourodé společenství dvaceti lidí, kde nejmladšímu ještě není osmnáct a nejstarší odhadem přesáhl šedesátku, převahu mají muži. Všichni dohromady spolu budeme za chvíli obrazně i doslova na jedné lodi. Někteří se vzájemně neznají a tak se lehce otukáváme. Půl kilometru jízdy po vlnách poskakujícími gumovými čluny dokonale uvolňuje atmosféru.

Miracle 1 se svými 33 metry délky a více než 2000 koňskými silami patří k největším lodím tohoto typu v Rudém moři. Je plně vybavena k několikadenní plavbě, disponuje i zázemím pro přípravu potápěčské výstroje včetně zařízení pro plnění lahví nejen vzduchem, ale i nitroxem nebo trimixem. Má tři paluby, denní místnost a dvoustupňové kajuty s koupelnami v podpalubí. Na týden to bude jen naše loď, zadní paluba je plná potápěčské výbavy a pod vodou se musíme nejen vzájemně vystát, ale i občas spolehnout jeden na druhého.

První noc na moři je vždycky zvláštní, postel se houpe a člověk má jasný pocit, že ztratil pevnou půdu pod nohama.

Ráno vyhazujeme kotvu na lokalitě nazvané *El Famous*, zástupce potápěčského centra *Lighthouse* dává krátký briefing o profilu dna, a směru ponoru, následuje rozdělení na skupiny a dvojice, kontrola vzduchu v lahvích a další výstroje. Pak jdeme do gumy (oblékáme neoprény) a skáčíme do vody z otevřené zádi lodi.

El Famous je snadný ponor, jehož hloubka nepřesáhne 15-18 metrů a je ideálním místem na znovuoživení potápěčských návyků a správné vyvážení. Korálový útes hýří tvary a barvami, jaké by nevymyslel ani Salvátor Dalí. Korál je sice kolonie drobných živočichů, ale připomíná tu větvě, jindy zase fantastické květiny nebo obří mozek. Mezi neuvěřitelnými koráli pak proplovávají ryby ještě neuvěřitelnějších tvarů a barev. V hloubce 15ti metrů do hledáčku zaměřuji svého prvního *perutýna*. Tato ryba má v češtině více názvů: říká se jí kvůli nebezpečnému jedu *rybí škorpión*, nebo kdo ví proč *lví ryba*. Nejvýstižnější mi připadá název *mořský kohout* - ploutve opravdu připomínají peří a ani chováním si v ničem nezadá s namyšlenou chůzí kohouta. Podobnost s kohoutem ale končí, když perutýn otevře tlamu do nadočekávaní velkých rozměrů a svou kořist - malou rybkou - prostě nasaje.



Vzápětí narážíme na párek žlutých *klaunů*, ukrytý v žahavých chapadlech sasanky. Drobní klauni jsou velmi teritoriální a své obydlí brání a podnikají proti nám neohrožené výpady. Kdyby uměli mluvit, byl by jejich slovník určitě složen výhradně ze sprostých slov. Plujeme dál, každou chvíli překvapujeme novou úžasnou rybu a vypočítávat každé nové setkání by připomínalo učebnici mořské biologie.

Další dny dostávají pravidelný ráz. Ráno okolo sedmé zazní lodní zvon, ohlašující přípravu na první ponor, ještě před snídaní. „*Když se bohatě nasnídáš a pak půjdeš pod vodu, necháš snídaní určité v náustku automatiky...*“ směje se hlavní potápěč Karel Zámečník.

Kuchyně na *Miracle* má totiž rozměr lukulských hodů, evropské i egyptské speciality posádka podává formou švédských stolů a skvěle aranžuje.

Třetí den se konečně dostáváme k tomu, co je cílem tohoto safari: ponory k vrakům, kterých je okolo lagun a korálových útesů v Suezském zálivu bezpočet. Kotvu spouštíme poblíž vraku poštovní paroplachetnice P & O *Carnatic*, která najela na útes 12.9. 1869.

Carnatic vezl na své poslední cestě do Bombaje 270 cestujících, náklad porcelánu, vína, zásilku pošty a množství zlatých mincí. Po uvíznutí se kapitán rozhodl počkat na sesterskou loď, která je měla zachránit a proto nedal pokyn k opuštění loď. Druhý den však došlo k rozlomení trupu a loď šla ke dnu. Vzhledem k velké ceně převáženého nákladu zorganizovala Lloydova pojišťovna společnost záchrannou akce. Potápěč pak vyzvedl poštu, ale především většinu zlatých mincí.

Průzkum zahajujeme na zádi, pak pokračujeme střední částí kolem zbytků parního stroje, který dával výkon 2.442 k a spolu s plachtovým tvořil hybridní pohon lodi. V té době to již byla zastaralá koncepce, ale dnes možná hybridní pohon zažije svou renesanci.

Téměř stometrový trup leží na levém boku, rozlomen na tři části v různé hloubce. Působí mohutným a celkem zachovalým dojmem. Šikmo situovaná paluba lodi vyvolává po chvíli zajímavý optický klam, kdy člověk neví, kde je nahoře a kde dole.

Pátý den konečně kotvíme na asi nejslavnějším vraku Rudého moře a cílí naši plavby - 129 m dlouhé britské zásobovací lodi jménem *Thistlelegorm*, kterou potopily v noci 6. října 1941 německé bombardéry *He 111*. *Thistlelegorm* vezl vojenský náklad: auta, tanky, motocykly...

Na palubě byly dokonce naloženy dvě lokomotivy, které výbuch odmrštil několik desítek metrů daleko. Loď klesla do hloubky 30 metrů, její polohu poprvé objevil slavný oceánograf Jacques Yves Cousteau. Vrak patří k nejvyhledávanějším v oblasti a někteří potápěči jej považují za nejkrásnější na světě.

Přes nával na hladině stojí *Thistlelegorm* určitě za to vidět, je to vlastně jakýsi model univerzálního principu života - vedle protiletického kanónu potkáváme barakudy a karnase, na opuštěném můstku polehávají krokodýlí ryby, uvnitř vraku mezi tanky prolouvají netopýrníci a klipyky.

Stroje, určené k zabíjení lidí, se na dně moře staly domovem pro ryby, členovce a další mořské organismy a tvoří spolu v symbióze krásný, poklidný a barevný svět.

Plavba na *Miracle 1* končí, byl to skvělý ale příliš krátký týden. Nezbyvá než pochválit jeho posádku za starostlivost, zabalit si věci a vystoupit na přístavní molo.

Pevná zem se po týdnu na moři neuvěřitelně houpá, na cestu od mola zvoní lodní zvon.



MIRACLE 1 vyplouvá na safari každý týden z egyptského přístavu *HURGHADA*, info na:

www.dahabdive.com

www.lighthouse-dc.com

Jaro je tady...

GOLC 50 *Fenix*



Motor: vzduchem chlazený čtyřtákní jednoválec
Výkon: 2.5 kW (3.4 k)
Maximální rychlost: 50 km/h
Převodovka: automatická
Startování: elektrické/nožní
Rozměry (D x Š x V): 1890 x 670 x 1170 (mm)
Hmotnost: 95 kg

Cena včetně DPH:

27 990,- Kč

Novinka - Jaro 2007

GOLC 50 *Sport*



Motor: vzduchem chlazený čtyřtákní jednoválec
Výkon: 2.5 kW (3.4 k)
Maximální rychlost: 50 km/h
Převodovka: automatická
Startování: elektrické/nožní
Rozměry (D x Š x V): 1890 x 670 x 1170 (mm)
Hmotnost: 95 kg

Cena včetně DPH:

26 990,- Kč

Novinka - Jaro 2007

GOLC 50 *Travel*



Motor: vzduchem chlazený čtyřtákní jednoválec
Výkon: 2.2 kW (3 k) při 7 500ot./min.
Maximální rychlost: 45 km/h
Převodovka: automatická
Startování: elektrické/nožní
Rozměry (D x Š x V): 2025 x 685 x 1235 (mm)
Hmotnost: 103 kg



Cena včetně DPH:

25 990,- Kč

GOLC 125 *Travel*



Motor: vzduchem chlazený čtyřtákní jednoválec
Výkon: 5.5 kW (7.4 k) při 6 000ot./min.
Maximální rychlost: 75 km/h
Převodovka: automatická
Startování: elektrické/nožní
Rozměry (D x Š x V): 2025 x 685 x 1235 (mm)
Hmotnost: 110 kg



Cena včetně DPH:

34 990,- Kč

AZC
AGROZETCENTRUM

...stroje pro opravdovou práci

Lesní nástavby MANATECH

nástavby pro téměř všechny univerzální kolové traktory



- čelní rampovač Quicke s nosností až 2,5 tuny a dosahem 4 m
- rotace nosiče rampovací lopaty 112°
- možnost rychlé výměny pracovního nářadí
- možnost rychlého odpojení a připojení rampovače
- rámy, které zpevňují celý traktor



MANATECH CZ s.r.o.
Jiřice - ul. Mayo 247, 396 01 Humpolec
Tel.: 565 534 076, fax: 565 534 899
e-mail: manatech@manatech.cz

www.manatech.cz

autorizovaný dealer Nissan

ROTO PIZEŇ



SHIFT_capabilities

Nová praktická **NAVARA**
od **599 000,- Kč***
bez DPH



ROTO Pizeň, Skvrňanská 18, tel.: 377 221 588, www.rotto.cz

Kombinovaná spotřeba: 9,8-10,5 l/100 km. Emise CO₂ 264-283 g/km. Zobrazení je pouze ilustrativní. Nabídka platí do vyprodání zásob.
Data a údaje uvedené v této reklamě jsou určeny výlučně k informativním účelům.

*Cena platí pro provedení King Cab