

## Vzduch je naše moře – a letiště naše přístavy

**Název emise:** 80. výročí letiště Praha

**Den vydání:** 5. dubna 2017

**Hodnota:** 32 Kč – č. 921 (ČP)

**Výtvarný návrh:** Michal Brix

**Rytec:** Jaroslav Tvrdoň

**Rozměr známky, obrazu:** 40 x 23 mm

**Tisk:** Poštovní tiskárna cenin, Praha

**Druh tisku:** OTr+HT

**Tisková forma:** 2x 50; **Papír:** fl-an2

**Náklad:** 500 tis.

**FDC:** OTp; v barvě tmavě šedé; **Tisk:** PTC Praha

**Náklad FDC:** 3.600



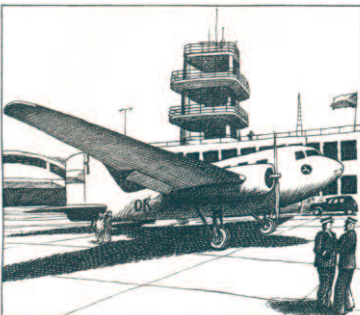
šinou poloprázdné a mile provinční, nevádí mi to, a naopak to vítám (už proto, že na řadě světových letišť, když necestujete zrovna těmi největšími letouny, musíte z haly jet k letadlu autobusem, což není příjemné v letním vedru, a když mrzne, je to o nastydnutí, zatímco v Praze je obvykle

připraven „chobot“ pro každé trochu větší letadélko).

O vzduchu jako o našem moři se nadšeně hovořilo už za první republiky – vždyť z obrovské říše, jejíž jsme byli po tři století součástí, omývané v průběhu doby hned několika moři, jsme se najednou stali sice hrdým, ale malým státem bez kousku mořského břehu (nepočítáme-li asi tři hektary přístavních pozemků v Hamburku, které si Československo pronajalo na 99 let v roce 1920 a na nichž od roku 1928 vykonávalo svrchovanou moc; od roku 1993 ji vykonává Česká republika). O tom, že naši předkové po moři toužili, svědčí i snahy o zřízení personální unie se Srbskem datující se od roku 1915 (prosazoval je například Masaryk), včetně koridoru vedoucího z Bratislavy do Srbska po hranici mezi Maďarskem a Rakouskem (když je Versailleská konference zamítla, objevily se alespoň plány na vybudování podzemního tunelu!), nebo plány na konfederaci s Polskem, vážně zvažované po roce 1939 polským i československým exilem v Londýně. V obou případech byly hlavní motivací samozřejmě důvody politické, ale málo platné, touha po kontaktu s mořem je u vnitrozemských národů běžná a trvalá, o čemž svědčí i současná účast České republiky v mnoha mezinárodních institucích, které mají s moři co do činění.

Z obou plánů, jižního i severního, nebylo nic, stejně jako z diplomatických a vojenských výpadů s cílem dobýt mořské břehy v dávné minulosti. A tak nám zbyl jen ten vzduch, takže není divu, že veřejnost s nadšením sledovala snahy prvních aviatiků Kašpara a Čiháka (oba byli připomenuti na známce), a později mistrovství leteckého akrobata Františka Nováka, přezdívaného Král vzduchu (byl rovněž připomenut na známkách). Od dob startů na louce však letectví rychle pokročilo, a tak bylo třeba vybudovat po stále dokonalejší aeroplány přístavy-letiště, k nimž se ve druhé polovině třicátých let zařadilo to v Ruzyni u Prahy.

Mám ho rád, každý rok z něj několikrát odlétám do různých koutů světa a zase se na něj vracím. Se sympatiemi a radostí sleduji, jak se v průběhu let vylepšuje a mění, a i když ve srovnání s těmi skutečně velkými a stále narvanými je vět-



šinou poloprázdné a mile provinční, nevádí mi to, a naopak to vítám (už proto, že na řadě světových letišť, když necestujete zrovna těmi největšími letouny, musíte z haly jet k letadlu autobusem, což není příjemné v letním vedru, a když mrzne, je to o nastydnutí, zatímco v Praze je obvykle připraven „chobot“ pro každé trochu větší letadélko). Samozřejmě si uvědomuji, že ve skutečnosti mluvím o jiném letišti, než je to připomenuté na nové známce – 80 let od zahájení provozu se vztahuje k takzvané Staré Ruzyni, nyní terminálu 3, z něž startují a na němž přistávají už jen soukromé a některé charterové lety, pak lety vládní a nákladní. Tady stojí krásná řídicí věž ve tvaru lodního můstku, se zaoblenými rohy a ochozy, dílo architekta Adolfa Benše. Autor výtvarné podoby emise (a nový tvůrce v naší známkové tvorbě) Michal Brix je rovněž architektem, v devadesátých letech se podílel na dostavbě nového ruzyňského letiště, a má tak k tématu blízko. Rovnou musím říci, že se mi známka velmi líbí a že jsem rád, že nebyla odbyta pouhým ofsetem (byť ho máme v PTC kvalitní – ale to mají dneska všude), a byl pro ni použit rotační ocelotisk v kombinaci s hlubotiskem. Dobrou práci odvedl i Jaroslav Tvrdoň, jehož neobvyčejně plastická rytina na pohled i na omak budí dojem tisku z plochy, zejména v nápisech – schválně přes ně přejeďte prstem. Charakteristické mramorování hlubotiskové modré z nebe nečiní nudnou monotónní plochu, neobvyklý a nápaditý je přiznaný rastr v dolní části obrazu, dodávající obloze hloubku. Státní vlajka, vtipně a zlehka „zavěšená“ na levém orámování vzbuzuje hrdost, nominální hodnota je dostatečně velká, a přitom decentně provedená, takže neruší celkové vyznění obrazu, kterým je nebe – naše moře. Zámka je dokonale vytištěna a je důkazem, že rotační lis Wifag 3 přes své stáří rozhodně nepatří do výslužby a je ve známkové tvorbě schopen odvést skvělou práci. Zasloužil by si ale novou elektroniku pro řízení pohybu jeho hlubotiskových věží, a hlavně více zakázek, aby se ekonomicky vyplatilo udržovat ho v chodu.

Hezká je i kresba na FDC, tak trochu s lhotákovským pojetím. Vhodně nostalgická je i její šedá barva, kdyby byla použita černá, výsledek by vyzněl zbytečně tvrdě. Na první pohled se mi moc nelíbilo razítko, přesněji řečeno jeho střed, ale co se o něm dělá, jde o historické logo starého ruzyňského letiště, a to samozřejmě nemůžeme předělat; k jenné známce mi však připadá hmotné, na druhé straně je však sympaticky jednoduché.

Co říci závěrem? Zdařilá emise, která nás bude dobře reprezentovat v zahraničí, k čemuž ji předurčuje i její nominální hodnota. **FB**

