

NA VÝCHOD JE CESTA DLOUHÁ ... (II)

Ing. Miroslav Bělina

Přes všechno úsilí, vyvíjené *IA* pro realizaci provozu dálkové linky do Indie, byla její činnost vládními úřady stále vnímána pouze jako pouhá součást obecné dopravní politiky mezi metropolí a koloniemi, tedy bez příslušné priority, která byla v plánech na dálkovou dopravu přiznávána tehdy uvažovaným vzducholodím.

S potížemi se musela vyrovnávat také konkurenční společnost *KLM* při své snaze o rychlý postup na zavedení dálkové linky do Holandské Východní Indie (dnešní Indonésie). Ukázalo se, že její hlavní trumf, se kterým se počítalo pro lety na lince – v Holandsku vyráběný jednomotorový letoun *Fokker F VII* – na tento úkol nestačí. Ukázal to již první zkušební let *KLM* z října 1924, který skončil havárií letounu již na území Bulharska, a druhý, opakovaný let *F VII (H – NAAC)* skončil sice úspěšným přistáním letounu v Batávii (dnešní Djakarta), ale až po 22 dnech letu (3. 11. – 24. 11. 1925).

Takové dlouhé a komplikované lety by byly u pravidelné letecké dopravy nepřijatelné, a tak *KLM* musela tehdy od dalších pokusů s dálkovými lety ustoupit a čekat na nabídku lepšího, výkonnějšího letounu.

První úsek letu *IA* po východní lince z Croydonu do Paříže a později do Basileje létaly třímotorové dvojplošníky *AW 154 Argosy*.

První úsek letu *IA* po východní lince z Croydonu do Paříže a později do Basileje létaly třímotorové dvojplošníky *AW 154 Argosy*.

První úsek letu *IA* po východní lince z Croydonu do Paříže a později do Basileje létaly třímotorové dvojplošníky *AW 154 Argosy*.



Obr. 12 První úsek letu *IA* po východní lince z Croydonu do Paříže a později do Basileje létaly třímotorové dvojplošníky *AW 154 Argosy*.

První úsek letu *IA* po východní lince z Croydonu do Paříže a později do Basileje létaly třímotorové dvojplošníky *AW 154 Argosy*.

První úsek letu *IA* po východní lince z Croydonu do Paříže a později do Basileje létaly třímotorové dvojplošníky *AW 154 Argosy*.

První úsek letu *IA* po východní lince z Croydonu do Paříže a později do Basileje létaly třímotorové dvojplošníky *AW 154 Argosy*.

Lety *IA* z Káhiry do Bagdádu měly zajišťovat tři nově dodané dopravní letouny – *DH 66 Hercules*. Třímotorové dvojplošníky *DH 66 Hercules* měly dolet 850km, cestovní rychlost 160 km za hodinu a byly upraveny pro lety 7 cestujících a jejich zavazadel. Vzadu za kabinou byl velký prostor pro uložení poštovních uzávěrů. Celková užitná nosnost letounu byla kolem 2000kg. Letouny byly dopraveny z Velké Británie do Alexandrie lodí a po vyložení převezeny v listo-

První úsek letu *IA* po východní lince z Croydonu do Paříže a později do Basileje létaly třímotorové dvojplošníky *AW 154 Argosy*.

První úsek letu *IA* po východní lince z Croydonu do Paříže a později do Basileje létaly třímotorové dvojplošníky *AW 154 Argosy*.

První úsek letu *IA* po východní lince z Croydonu do Paříže a později do Basileje létaly třímotorové dvojplošníky *AW 154 Argosy*.

První úsek letu *IA* po východní lince z Croydonu do Paříže a později do Basileje létaly třímotorové dvojplošníky *AW 154 Argosy*.

Parník s poštou pro první let dorazil do Port Saidu ráno 12. 1. 1927 a následoval vlakový převoz pošty do Káhiry k letounu *DH 66 (G – EBMW) City of Cairo*, který téhož dne odpoledne (14 hod.) odstartoval s poštou k letu do Gazy, kam přiletěl v 17 hodin po 380 km dlouhém letu.

První úsek letu *IA* po východní lince z Croydonu do Paříže a později do Basileje létaly třímotorové dvojplošníky *AW 154 Argosy*.



Obr. 13 Letecká zásilka z V. Británie adresovaná do Basry, přepravená na úseku Káhira – Bagdáď otvácím letem východní linky *IA* v lednu 1927. Výplatně 5½ d.

První úsek letu *IA* po východní lince z Croydonu do Paříže a později do Basileje létaly třímotorové dvojplošníky *AW 154 Argosy*.

Pokračovat z Basry dále na východ mohla pošta (od podzimu 1927 také cestující) pouze lodí. Po zprovoznění východní linky *IA* až do Basry na jaře 1927 se čekalo na zahájení letů z Basry do Karáči ještě téměř dva roky, než byl 30. 3. 1929 zahájen pravidelný provoz po celé trase východní linky *IA* z Croydonu až do indického Karáči.

Tarif letecky dopravovaných zásilek do hmotnosti ½ unce byl stanoven na 7½ d, za pozemní cestu 1½ d, 6d pak letecký příplatek. Příplatek za R-zásilku byl stanoven na další 3d. Zásilky z Velké Bri-

(Pokračování na další straně)