

# NA VÝCHOD JE CESTA DLOUHÁ ... (VIII)

Ing. Miroslav Bělina

První služební let S23 ze Southamptonu do Alexandrie provedl *Centurion* (G-ADVE), který po startu 13.12.1938 a třikrátminutovým letem se zastávkami v Kalkatě a Karáčích, přistál 15.12.1938 odpovídaje s 1,5 tunou pošty v absolutnějším přístavu. Další příjmy let S23 spojený s dopravou pošty provedl 8.2.1937 hydroplán *S23 Gator* (G-ADWV). Pravidelně začaly linkové lety hydroplány *S23* mezi Southamptonem a Alexandrií 16.11.1937, od 5.3.1937 startovaly hydroplány *S23* také na linkách mezi Karáčím a Hydr.



Obr. 29 Odpovědi společnosti IA a QANTAS na konkurenční tlak KLM, KNILM a PANAM se stalo, počínaje rokem 1937, nasazení hydroplánů britské výroby typu S23 Empire Boat na všechny dálkové linky IA. Letouny, vyráběné v několika modifikacích, zařadila IA do třídy C, tzn., že jejich jména začínala písmenem C – na známce je Cavalier

Další služební letouny S23 *Empire Flying Boat* (obr. 29) společnosti IA umožnily jejich nasazení na lety po dlouhých letech z Alexandrie do Karáčích v roce 1937.

Otvarací let ze Southamptonu do Karáčích provedl *S23 Gator* (G-ADWV) ve dnech 5.10.1937 až 8.10.1937. Otvarací let spjatým směrem z Karáčích do Alexandrie provedl *S23 Gator* (G-ADWV) v Karáčích 7.10.1937 a do Southamptonu dorazil 10.10.1937 odpovídaje. Tímto letem se začala z Alexandrie do Karáčích vykonávat služba letouny *HPCE*, jejími piloty byl nyní vyhlášen.

K dalším pravidelným dálkovým linkám, začala v únoru 1938, kdy začaly hydroplány *S23* letat na cestě z Karáčích do Singapuru. Pro neobvyklé množství vozidel v tomto období plachťáků hydroplány ve většině v několika modifikacích, závažně měly i ušetřit linky změnit – z Karáčích let startovaly hydroplány *S23* na jezeru v Raj Samudr (místě odhazování) a sítí pokračovaly v letu na Gwalior a přes Alahabad do Kalkaty. Několik dříveji místa, která se nyní dostala mimo dřívejší letovost trasu (především Delhi), byla novými místy na této lince spojeny přípojnými lety místních společností.

Na jedné z přípojných linek se nově dostal od 1.3.1938 také Ceylon, když byla linka Kalkata – Madras, provozovaná místní společností *Tata Airways*, prodloužena až do Colombo.

Zahájení letů hydroplánů S23 do Singapuru bylo zároveň začátkem platnosti EAMS pro druhou zónu systému (od 23.2.1938). Velké množství první pošty v rámci EAMS (výplatné 1½d), zasílané z Velké Británie a Afriky do Indie a Singapuru, musely odvézt z Alexandrie (výplatné z Egypta 10 mill) 25.2.1938 dokonce dva letouny S23 - *Centurion* (G-ADVE) a *S23 - Coolangatta* (G-AFBK), které dorazily do Karáčích 27.2.1938. Následující den oba letouny pokračovaly v letu do Kalkaty, kde *Centurion* let ukončil. Druhý letoun, S23 - *Coolangatta*, pokračoval 1.3.1938 v letu z Kalkaty přes Rangún, Bangkok a Alor Setar až do Singapuru.

Operativní směrem Karáčích do Southamptonu, 5.3.1938, naprosto EAMS začaly z oblasti Arabického zálivu, začaly EAMS adresované do Afriky a do Indického oceánu, přivezli 7.3.1938 *S23 - Carpentaria* (G-ADWV) společnosti QANTAS.

7.3.1938 startují 1.3.1938 z Kalkaty (výplatné 2½ tuny).

Zlevněná pošta ze vzdálenější Barmy (výplatné 2½ tuny) a Singapuru (výplatné 8c) dorazila do Evropy 9.3.1938 letounem *S23 - Gora* (G-ADWV), startujícím v Singapuru 2.3.1938. Letovost mezi Alexandrií a Singapurem byl letouny IA naplňován dlouhodobě a rychle.

## Konkurenční boj Holanďanů a Britů

V době příprav obou společností – IA a QANTAS na pravidelné lety S23 ze Singapuru do Austrálie, již měli Holanďané za sebou nejen dlouhé období plného nasazení letounů DC2 na dálkové lince z Evropy do Holandské Východní Indie, ale také jejich používání na řadě místních linek po území Holandské Východní Indie, kde lety DC2 provozovala sesterská letecká společnost KNILM.



Obr. 30 Vlajkovým letounem v úsilí o dominanci na linkách na Dálný východ se pro KLM a KNILM stalo v r. 1937 nasazení nejmodernějšího letounu firmy Douglas – typ DC3, populární, dodnes létající Dakoty je Cavalier

Nasazení letounů DC2 nebylo proslulým úspěchem britské společnosti KLM a Bessona v konkurenčním boji s IA. KLM získala v r. 1937 pro své linky větší a rychlejší (300 km/hod) typ letounu firmy Douglas, DC3 (obr. 30), dnes již legendární *Dakota*, a nasadila je od 15.6.1937 na pravidelné lety (2x týdně) z Amsterdamu do Batavia. Pro dálkové lety byl určen letoun DC3 s propanem a 11 cestujícími. Na lety letouny DC3 začaly KLM po „letní“ trase z Amsterdamu do Batavia být provozovány – dříve lety se od tohoto data dočasně na podobě 5c. Odlety z Amsterdamu byly ve středě (v sobotu) a denním letovním směrům linky byly Atény, Barmy, Indigir, Rangún a Singapur.

Se začátkem platnosti „zimní“ letového řádu KLM, od 9.10.1937, byl poctěn lety na lince do Batavia směřem na 3 lety týdně a let byl rozšířen do 7 letových dní (Amsterdam – Madras – Negal – Alexandrie – Barmy – Indigir – Rangún – Singapur – Batavia). Po tzv. „letní“ trase (evropská větve Amsterdam – Paříž – Brusel – Atény), používání od dubna do konce zít bylo let o půl dne kratší, její trasa byla odlišná na 1937 let „zimní“ trasa byla v únoru 1938, 1937 let (obě větve linky se sice vyloučily v Karáčích, ale obě letovosty byly v letu z Karáčích do Alexandrie). Po startu z Alexandrie startovaly *Dakoty* naprosto na zastávkách v nové destinaci na lince, pokračovaly dále a sítí přes Rangún do Barmy – vyplatná na byla dříveji nasazením v Kalkatě a Gora.

Po obsazení Holandska nacisty se Lydda stala v r.1940 nakrátko dokonce sídlem společnosti KLM. V registru KLM bylo tehdy evidováno celkem 20 *Dakot*, pokřtěných převážně názvy - 26 - opeřenců. Na obou letových trasách se létalo 3x týdně (starty v úterý, čtvrtek a v sobotu).

Holandská pošta reagovala na rozšíření přepravních kapacit při linkových letech nabídkou zlevněného poštovního. Sazba za letecký dopis byla snížena z 42½c na 33c a nově byla zavede-