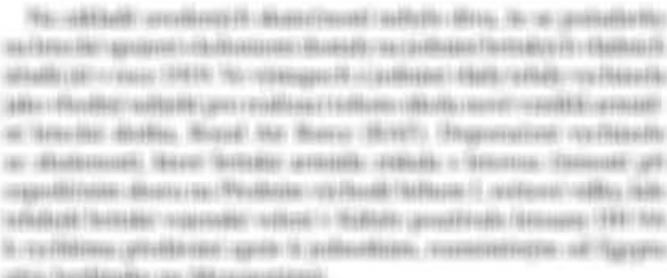


NA VÝCHOD JE CESTA DLOUHÁ ...

Používání letadel v průběhu I. světové války ukázalo nejen na jejich důležitou úlohu ve vojenských operacích, ale naznačilo také možnosti jejich využívání v době míru jako prostředků pro rychlou dopravu zpráv a osob do vzdálených oblastí. Poválečný zájem o rozvoj letectví tak projevovaly především vlády a podnikatelské skupiny ze států, vlastnících rozsáhlé zámořské državy – z Velké Británie, Francie a Holandska. Stranou snah o lety na Dálný východ tehdy zůstávala koloniální Francie, která ve svých plánech se zavedením dálkové linky do Indočíny nepočítala, její zájem se soustředil na leteckou dopravu do svých severoafrických a středoafričských kolonií a později zavedení linky do Jižní Ameriky.



Na základě vládního pověření proto RAF zavedla v červnu 1921 na zmíněném území leteckou přepravu pošty na 1500 km dlouhé lince z Heliopolisu u Káhiry přes Zizu (Al Jizah, 50km jižně od Ammánu) do iráckého Ramadi u Bagdádu. Letový provoz na lince, nazvané *Desert Airmail Service* zajišťovali 1x za 14 dní piloti 45. perutě RAF, používající k letům tři typy letounů z I. světové války – „bombardéry“ DH 10 a Vickers Vimy (obr. 1) spolu s novější transportní verzí letounu Vickers Vernon (obr. 2). Zkušební let po uvedené trase byl proveden 23. 6. 1921, první oficiální let s poštou z Káhiry do Bagdádu byl vypraven 28. 7. 1921.



Obr. 2 Nástupcem letounu Vickers Vimy na letecké lince RAF mezi Káhirou a Bagdádem se stal modernější typ Vickers Vernon, létající na lince v letech 1923 až 1926.

500 km dlouhém pouštním úseku z Jordánska do Iráku byla tehdy vyřešena originálním způsobem – piloti se při letu vizuálně orientovali podle trvale armádou v písku udržovaných vysmykovávaných dvojitých brázd. Navíc byl vždy po rozestupech 40 km srovnán terén pro nouzová přistání letounů. Rychlosť letů se po uvedené letové trase pohybovala kolem 150 km/hod.



Nové britské expertizy o rozvoji letecké dopravy, vzniklé začátkem dvacátých let, již upozorňovaly na odlišný vývoj v aktuálním civilním leteckém provozu v kontinentální Evropě, kde na začátku dvacátých let minulého století docházelo k rychlému rozvoji letecké dopravy, provozované mnoha malými soukromými leteckými společnostmi, spojujícími svými linkami již většinu velkých měst kontinentu. Jejich organizace letů se výrazně odlišovala od leteckého provozu RAF na Předním východě. V britské vládě navíc stále převládal názor, podporovaný vlivnou skupinou politiků a podnikatelů, že budoucnost

na dálkových linkách bude patřit vzducholodím, které měly být jako jediné schopny překonávat pravidelně a bezpečně dlouhé vzdálenosti. Letouny těžší vzduchu byly britskou vládou považovány pouze za doplňkové dopravní prostředky, vhodné jen pro dopravu osob a pošty na kratší vzdálenosti ve Velké Británii a Evropě.

Uvedená britská nerealistická koncepce letecké dopravy, přežívající ve vládních kruzích až do začátku třicátých let 20. století, se následně v Británii krutě vymstila v zaostávání jejího leteckého průmyslu. Britskou vládu pak stálo nemálo diplomatického úsilí a politického nátlaku, aby tuto chybu zmírnila při obraně výlučnosti společnosti *Imperial Airways* (IA) v dopravě na jejich dálkových linkách do britských kolonií. Ty byly postupně vystaveny narůstajícímu tlaku konkurence v podobě ostatních leteckých společností, především KLM a amerických výrobců letounů z firem Douglas a Lockheed.



Obr. 5 Letecká zásilka, dokládající cestu leteckých zásilek na Přední východ. Zásilky, přivezené lodí z Evropy do Port Saidu, byly převezeny vlakem do Káhiry a odtud letecky přepraveny do Bagdádu linkou RAF. Stejný způsob letecké přepravy zásilek převzala po RAF až do r. 1929 také IA. Vyobrazená zásilka byla podána v Port Saidu v listopadu 1926. Výplatné 27 millim.

na dálkových linkách bude patřit vzducholodím, které měly být jako jediné schopny překonávat pravidelně a bezpečně dlouhé vzdálenosti. Letouny těžší vzduchu byly britskou vládou považovány pouze za doplňkové dopravní prostředky, vhodné jen pro dopravu osob a pošty na kratší vzdálenosti ve Velké Británii a Evropě.



Začátky IA, KLM a jejich dálkových linek

Nové britské expertizy o rozvoji letecké dopravy, vzniklé začátkem dvacátých let, již upozorňovaly na odlišný vývoj v aktuálním civilním leteckém provozu v kontinentální Evropě, kde na začátku dvacátých let minulého století docházelo k rychlému rozvoji letecké dopravy, provozované mnoha malými soukromými leteckými společnostmi, spojujícími svými linkami již většinu velkých měst kontinentu. Jejich organizace letů se výrazně odlišovala od leteckého provozu RAF na Předním východě. V britské vládě navíc stále převládal názor, podporovaný vlivnou skupinou politiků a podnikatelů, že budoucnost



Obr. 7 Letouny, létající po východní lince do Bagdádu, startovaly z letiště v Heliopolisu u Káhiry.

(Pokračování na další straně)