



Obr. 71



Obr. 72

Počas nich následné generácie námorných dôstojníkov a vedcov zma-
povali celý Indický a Tichý oceán. V štyridsiatych rokoch 19. storočia sa
ich úsilie prenieslo i na pevninu, do Afriky. Cieľ zostával teoreticky rov-
naký – vybudovať pokojné a humánne orientované impérium. V tom

čase anglickí armádni a námorní dôstojníci toho väčšinou vedeli viac
o kartografii než o použití palebnej sily. K transformácii „zostalých a
barbarských“ spoločností na spoločnosti pokrokové a slobodné malo
dôjsť pôsobením obchodu, škôl a náboženstva. Ako čas ukázal, dúfať
v niečo podobné bolo dosť naivné.

Ing. Zoltán Raduška

8) Komodor – veliteľ vyššej jednotky vojenského námorníctva.

9) Kormidelnikom na „Resolution“ bol William Bligh, ktorého roku 1787 vyslali
ako veliteľa lode „Bounty“ (Štedrosť) na Tahiti, odkiaľ mal dopraviť do Západ-
nej Indie sadenice chlebovníka. Na ceste k Jamajke sa jeho posádka vzbúrila. To
je ale iný príbeh.

Katastrofická pošta letecké spoločnosti „Imperial Airways“

Většina sběratelů má pojem katastrofická pošta spojen s ohořelými
zbytky poštovních zásilek. K tomuto článku připojené ukázky zásilek
však vypadají tentokrát jinak – nejsou ohořelé, ale naopak vymáchané
ve vodě. Příčina jiného vzhledu vyobrazených celistvostí je prostá –
pocházejí z havarovaných hydroplánů z třicátých let minulého století.

K bližšímu vysvětlení jejich vzniku je dobré se zmínit o historii
používání hydroplánů a jejich úloze v tehdejší letecké dopravě. Nemalý
přínos z letů hydroplánů má také poštovní historie – vděčíme jim za
řadu unikátních celistvostí, vzniklých mezi oběma světovými válkami a
patřících dnes do zlatého fondu aerofilatelie.

Velké hydroplány vstoupily do letecké dopravy až koncem 20. let na
základě požadavku britské letecké společnosti „Imperial Airways“ (dále
jen IA), která v jejich zavedení hledala řešení logistických a technic-
kých potíží na svých zahraničních linkách na Dálný východ a do jižní
Afriky.

Logistickým problémem IA se tehdy stalo pokrytí velkého nárůstu
zájmu o dopravu osob a pošty na uvedených linkách, které nebyla
schopna IA svým tehdejším leteckým parkem pokrýt. Za technický-
mi problémy stály různé omezující limity tehdy stavěných a společ-
ností provozovaných letadel, vyplývající z konstrukčních a výrobních
možností tehdejších leteckých továren. Tím zásadním technickým
limitem, který vlastně přetrvává u velkých letounů dodnes, byl pod-
vozek. Při pohledu na obrázky tehdejších používaných kolových
letounů zaujme tuhý, neodpružený a nezatažitelný podvozek s velký-
mi a plnými koly, za jejichž velikost by se nemusel stydět ani žebříňák.
Velká kola musela být na letounech proto, aby kompenzovala jiný
technický problém tehdejší letecké dopravy – travnaté a tím nerovné
letištní dráhy. Luxus mít betonovou dráhu si tehdy mohlo dovolit jen
málo letišť. Uvedené problémy tak limitovaly u nově projektovaných
letounů zvyšování užitečné nosnosti a tím zvyšování jejich přepravní
kapacity a dolet.

Řešení se nabízelo – rozložit hmotnost těžších letadel na větší při-
stávací plochu než je dotyk dvou kol a nahradit na rozlohu náročná
pozemní letištní nečím jiným. Takové požadavky mohl splnit nový
typ letadel - hydroplán. Ale kde takové letouny vzít ?

Jeden letecký výrobce se pro IA přece jen našel – nejstarší letec-
ká továrna na světě, Short Brothers v Dublinu, která se nejen zabývala
montáží plováků na malá letadla, ale dokonce v r. 1927 postavila pro
armádu větší hydroplán, nesoucí název Singapur jako připomínku jeho
úspěšného zkušebního letu do této destinace. IA objednala postupně
7ks modifikovaného letounu Singapur, které nasadila na středomořský
úsek dálnévýchodní linky z Janova do Alexandrie.

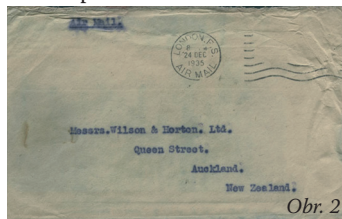
Z dnešního pohledu vypadal třímotorový hydroplán, otypovaný jako
Short S8 Calcutta (obr. 1), dost nezvykle a také letové parametry
nebyly nijak oslnující – dolet kolem 650 km, rychlost jen 160 km/hod,
byl však schopen dopraviť 15 cestujících a kolem 800kg pošty.
Prvně byl nasazen na uvedený středomořský úsek 31. 3. 1929 a



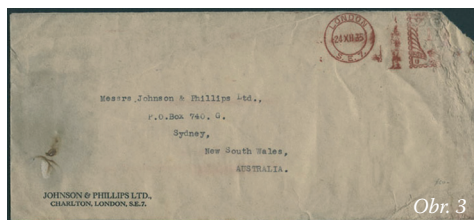
Obr. 1 Hydroplán typu Short S8 Calcutta

jeho let po uvedení trasy byl rozložen do 4 dnů (!) Přes uvedené para-
metry však byl schopen zajišťovat na uvedené trase potřebné služby.

Jeden z těchto hydroplánů, City of Khartoum (G-AASJ), se nakonec
zapsal do letecké historie jako první havarovaný velký hydroplán, jak to
dokumentují ukázky celistvostí, vylovené po havárii letounu v podve-
černím přístání dne 31. 12. 1935 v Alexandrii (obr. 2 a 3).



Obr. 2



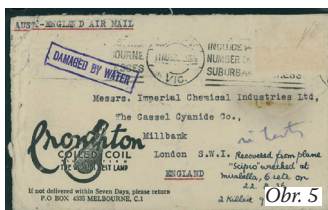
Obr. 3



Obr. 4 Hydroplán typu Short S17 Kent

drie do Káhiry. Celkové zvýšení počtu hydroplánů o nově nasazené
3 kusy výkonnejších S17 umožnilo hned v následujícím roce 1932 pro-
dloužení úseku, obsluhovaného hydroplánem, z Janova až do Bagdádu,
kde přistával letoun na jezeře u nedalekého města Habbaniyah.

Ani tento typ hydroplánu se ovšem nevyhnul havárii, když nejprve
S17 Sylvanus (G- ABFB) shořel v Brindisi 9. 11. 1935 a S17 Scipio (G
-ABFA) měl 22. 8. 1936 těžkou havárii při přistávání na Krétě v zátoci
Mirabella, při které zahynul jeden člen posádky a jeden cestující. Také
tuto havárii lze dokumentovat katastrofickou poštou (viz obr. 5 a 6).
Zbývající třetí letoun Satyrus dožil až do roku 1938, kdy byl dán do
šrotu.



Obr. 5



Obr. 6

Druhá polovina 30. let přinesla výrazný pokrok v konstrukci
dopravních letounů všech typů, včetně hydroplánů, který se projevil
zavržením stavby dvojplášňů. Výsledkem tohoto trendu bylo vyřaze-
ní hydroplánů typů S8 a S17 ze služby na dálnévýchodní a africké lince