

Závěrem můžeme konstatovat, že linka do Tripolisu měla v síti ČSA pouze okrajový význam a svými celkovými výkony a hospodářskými výsledky patřila k méně významným linkám. Provoz do Libye byl nerentabilní a pro ČSA ztrátový. Například v roce 1974 byla celková hospodářská ztráta 2,9 milionu Kčs, o dva roky později 1,7 milionu Kčs.⁴¹ I z hlediska přepravy zboží a pošty dosahovala trať zanedbatelných výsledků.

Rok	Zboží v kg	Pošta v kg ⁴²
1970	29.429	1.623
1971	32.495	2.879
1972	27.897	2.181
1973	11.179	1.542
1974	20.103	3.103




FOTO 51

Osamocený Tupolev TU-104A (OK-NDD) na odstavné ploše ruzyňského letiště. Tento letoun havaroval během finálního přiblížení na přistávací dráhu v Tripolisu v roce 1970.

XII.

Kuba

Havana



Letecké spojení s „ostrovem svobody“ sehrálo v dějinách Československých aerolinií důležitou roli.¹ Linka Praha-Havana držela řadu prvenství. Letadlo národního dopravce při cestách na Kubu poprvé přeletělo severní Atlantik, zároveň poprvé dosedlo při technickém mezipřistání v kanadském Ganderu na západní polokouli a mělo tedy i premiéru na americkém kontinentě. Kromě toho byla tato linka po linkách do Jakarty a Rangúnu třetím nejdelším leteckým spojením provozovaným ČSA.

Jak probíhaly přípravy na tuto linku? Proč Československé aerolinie udržovaly provoz s tímto karibským ostrovem a jak vypadalo působení ČSA na místním trhu? O tom si povíme na následujících stránkách.

I. Přípravné práce k otevření trati Praha-Havana

Na Kubě vládl až do roku 1959 Fulgencio Batista, jehož vojenský režim podporovaný Spojenými státy americkými svrhla kubánská revoluce vedená „los barbudos“. Praha uznala novou kubánskou vládu telegramem z 16. ledna 1959 a 23. června 1959 rozhodlo politické byro ÚV KSČ normalizovat vzájemné diplomatické styky na úrovni velvyslanectví.² První československý velvyslanec dr. Václav Pavlíček předal své pověřovací listiny 17. května 1960, jeho kubánský protějšek Ramón Ruiz Cortéz byl uveden do svého pražského úřadu 31. srpna 1960.³

O zahájení letecké dopravy mezi Kubou a Československem měla zájem vrcholná kubánská reprezentace již od poloviny roku 1960. Na její spuštění naléhali jak Fidel Castro, tak Ernesto Che Guevara.⁴ V této době byly mezi oběma státy podepsány první významné obchodní dohody včetně Protokolu o vědecko-technické spolupráci, jenž otevíral cestu československým průmyslovým podnikům na kubánský trh. Trvalo však ještě další dva roky, než byla pravidelná letecká linka spuštěna. Jaké byly důvody této prodlevy?

Linka Praha-Havana byla od počátku považovaná za velmi obtížnou a na její uskutečnění se společnost ČSA připravovala téměř dva roky. Při její přípravě se projevila celá řada technických, provozních i diplomatických problémů, které oddalovaly zahájení provozu. Mezi nejzávažnější příčiny, které prodlužovaly její spuštění, můžeme souhrnně zařadit následující body:

1. Celková vzdálenost uvažované trati včetně rozsáhlého námořního úseku vedoucího nad prostorem severního Atlantického oceánu.
2. Absence adekvátního dálkového letadla umožňujícího bezproblémový provoz nad Atlantikem s patřičným přístrojovým a radionavigačním vybavením včetně zkušených posádek, které by byly schopné takové zaoceánské lety vykonávat.
3. Obtížná diplomatická rokování se státy, přes jejichž území měla linka vést a s nimiž tehdejší Československo nemělo navázané diplomatické styky, či alespoň normalizované vztahy.

4. Zdlouhavé hledání nejvhodnější varianty pro směřování linky včetně mylného předpokladu o možnosti nasazení letadla Iljušin Il-18 na tuto trať.
5. Obtížná mezipodniková jednání s dalšími leteckými společnostmi o otevření této linky.
6. Náročná vyjednávání se společností Cubana de Aviación⁵ o možnosti pronájmu jejího letadla Bristol Britannia včetně školení posádek a pozemního personálu na tento typ letadla.

Na základě úkolu generálního ředitele ČSA byly v rámci vnitropodnikové přípravy sestaveny první studie linky Praha-Havana již na přelomu srpna a září roku 1960 pro letadlo Iljušin Il-18.⁶ Československé aerolinie neměly v této době k dispozici dálkové letadlo, proto se jako jediné možné řešení nabízelo nasadit tento čtyřmotorový stroj, který by však na cestě musel vykonat řadu technických mezipřistání pro doplnění pohonných hmot a olejů. Navíc jej bylo nutné dovybavit celou řadou spojovacího a navigačního zařízení potřebného pro konání letů přes oceán včetně bezpečnostních a záchranných prostředků.⁷ Počítalo se, že s tímto typem letadla bude nutné nejprve provést studijní a technický let na trati Praha-Havana, aby se vůbec ověřilo, že splňuje všechny požadavky k zahájení bezpečného provozu na této dálkové zaoceánské lince. Československé aerolinie kalkulovaly při týdenní frekvenci trati Praha-Havana s nasazením dvou strojů, přičemž jedno letadlo by sloužilo jako pohotovostní záloha pro případy provádění oprav, modifikací či revizí na druhém letadle. Plán počítal také s dokoupením deseti kusů záložních motorů a deseti kusů náhradních vrtulí.⁸

Kromě nasazení vhodného letadla se od začátku ukázalo, že dalším velkým problémem bude nalezení optimálního vedení trati na tento největší karibský ostrov. Celkem bylo posuzováno devět variant vedení linky, jejichž celková délka se pohybovala od 8.801 až po 13.338 kilometrů. Linky vedly třemi základními zeměpisnými směry: buďto severním směrem přes Irsko, Kanadu a Bermudy, nebo západní trasou přes Paříž a Azorské ostrovy, či jižním směrem přes africká města Rabat nebo Dakar a odtud dále přes Jižní Ameriku na Kubu. Uvedené alternativy byly konzultovány se specialisty sovětského Aeroflotu a postupně byly posuzovány tyto varianty:

1. Praha-Shannon-Kindley Field (Bermudy)-Havana o celkové délce 8.801 km, která by trvala v letním údobí 16:47 hodin při cestě tam a při návratu 14:31 hodin.⁹
2. Praha-Paříž-Santa Maria (Azorské ostrovy)-Kindley Field (Bermudy)-Havana o délce 9.173 km.¹⁰
3. Praha-Shannon-Gander-Kindley Field (Bermudy)-Havana o délce 9.575 km.¹¹
4. Praha-Rabat-Santa Maria (Azorské ostrovy)-Kindley Field (Bermudy)-Havana o délce 10.104 km.¹²

5. Praha-Rabat-Kindley Field (Bermudy)-Havana o celkové délce 10.240 km, jež byla propočítána na 18:57 hodin při cestě do Havany a v opačném směru měla trvat 16:51 hodin.¹³
6. Praha-Dakar-Port of Spain-Havana o délce 12.968 km a celkové době letu 22:29 hodin, respektive 21:51 při cestě zpět.¹⁴
7. Praha-Dakar-Caracas-Havana, jež měřila 13.066 km a měla trvat 22:40 hodin, při zpáteční cestě by letadlo uletělo tuto trať za 21:55 hodin.¹⁵
8. Praha-Dakar-Georgetown-Havana o délce 13.269 km a době letu při cestě západním směrem 22:59 hodin, v opačném směru pak 22:18 hodin.¹⁶
9. Praha-Dakar-Paramaribo-Havana o délce 13.338 km, jež by trvala 23:06 hodin při letu do Havany a v opačném směru 22:19 hodin.¹⁷

Z hlediska celkové vzdálenosti a čisté letové doby byla považována za nejvhodnější nejkratší možná trať vedoucí přes irský Shannon, která však byla z hlediska povětrnostních podmínek současně nejnáročnější, zejména v oblasti nad Newfoundlandem a jeho okolím, kde v zimním období převládaly velmi silné větry. Příznivější povětrnostní podmínky panovaly na úsecích vedoucích přes marocký Rabat, případně přes senegalský Dakar a dále přes body v Jižní Americe, kde se vyskytovaly pouze cyklony v karibské oblasti v průběhu podzimních měsíců. Celková délka trati přes Dakar však byla větší o 4.000 kilometrů a trasa prodlužovala cestu o šest hodin letu. Navíc samostatný úsek mezi Dakarem a Caracasm, který měřil 5.459 kilometrů, byl z hlediska doletu Iljušinu Il-18 považován za kritický.¹⁸

Po stránce záložních letišť pro případnou diverzi byla opět nejlépe hodnocena trať přes irský Shannon, která umožňovala přistání na některém z kanadských letišť Gander, Goose Bay či St. John a dále v Nassau na Bahamských ostrovech či v mexické Méridě.¹⁹ Méně výhodně se jevila situace při mezipřistání na Bermudách, odkud se nacházel nejbližší vhodný aerodrom v Norfolku (1.300 km) či na Bahamských ostrovech (1.470 km). Trasa přes Rabat nabízela jediné možné přistání na Azorských ostrovech.²⁰

Z hlediska radionavigační a spojovací techniky byla trať přes Dakar do Jižní Ameriky zabezpečena systémem LORAN. Pouze trasa přes Rabat nebyla v úseku za Azorskými ostrovy od 50. stupně západní délky v délce 2.200 kilometrů kryta žádným radionavigačním systémem, a tudíž by musela být provozována v nočních hodinách za pomoci astronavigace.²¹ Proto se opětovně nejlépe jevílo provádět lety přes Irsko, neboť trať nad Atlantikem byla kryta systémem LORAN a systémem Consol.²² Navíc na úseku operovaly dvě zaoceánské lodě zabezpečovací služby ICAO, které umožňovaly další ověření polohy, kontrolu navigace na trati a získání podrobných aktuálních povětrnostních údajů v rámci tzv. systému NAOS.²³ Této zabezpečovací službě využívala při přeletech nad severním Atlantikem také letadla ČSA.²⁴

II. Diplomatická jednání

Z hlediska diplomatických vztahů se předpokládaly jisté politické komplikace ze strany Portugalska, Spojených států amerických, Kanady, Velké Británie a Německé spolkové republiky. Protože Československo oficiálně neuznávalo Salazarův autoritativní režim a nemělo tedy navázané diplomatické styky s Portugalskem, byly záhy všechny alternativy směřování trasy na Kubu přes tento stát a jeho zámořská území opuštěny.

Za této situace se vyjednávalo o spojení Prahy s Havanou buďto přes Maroko, nebo přes Irsko a Kanadu, přičemž obě varianty počítaly s mezipřistáním na letišti Kindley Air Force Base na Bermudách. I tyto úvahy však vzaly za své, neboť Spojené státy americké nebyly ochotny přiznat Československým aeroliním tranzitní práva na své bermudské letecké základně.

Jedinou možností bylo tedy provádět lety přes Irsko a Kanadu s vynecháním mezipřistání na Bermudách. ČSA očekávaly obstrukce ze strany Kanady ohledně přistávacích povolení na letišti v kanadském Ganderu, ta však byla Kanadou oficiálně přiznána v březnu 1961.

Vláda Jejicho Veličenstva se stavěla k požadavku ČSA na povolení technických mezipřistání na svém území vyhybavě a žádosti podané diplomatickou cestou se protahovaly. ČSA tak přistoupily k intervenci u anglických obchodních organizací British Aircraft Corporation Ltd. a British Petroleum, s nimiž spolupracovaly, s tím, aby tyto podniky intervenovaly ve prospěch ČSA k získání příslušných provozních povolení v Anglii a v Irsku.²⁵ Velká Británie nakonec povolila přelety svého území až po dlouhých odkladech v prosinci 1961, kdy jí hrozilo obvinění ze strany Československa, které si neformálně stěžovalo u prezidenta Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), že Velká Británie nerespektuje povinnosti vyplývající z Tranzitní dohody o leteckých službách, jejímž signatářem bylo jak Spojené království, tak Československo v rámci svých členství v ICAO.²⁶ Tato dohoda stanovovala, že signatáři musejí udělit práva přeletu a k provedení technického přistání. Na základě této skutečnosti Spojené království udělilo povolení pro technická mezipřistání na britských letištích v Prestwicku a Manchesteru. Jak informoval pracovník ČSA ing. Dančák: „K žádosti konat technické přistání v Prestwicku nebo Manchesteru lze konstatovat, že vláda Jejicho Veličenstva nemá v zásadě námitek proti tomuto návrhu... Při jednání leteckých úřadů bude nutné uspokojit anglickou stranu tím, aby BEA měla zaručena obchodní práva na úseku Praha-Budapešť její linky vedoucí z Londýna v obou směrech.“²⁷

V Irsku žádaly ČSA povolení technických přistání v Shannonu a případných diverzí v Dublinu pro svou linku Praha-Shannon-Gander-Havana, a to jedenkrát týdně. Karel Štekl a Jaroslav Jechumtál vedli v této věci předběžně

rozhovory s prezidentem letecké společnosti Aer Lingus v rámci 17. valného shromáždění organizace IATA v Sydney v roce 1961, kdy byla ústně přislíbena podpora pro ČSA ze strany irského vlajkového dopravce.²⁸ Na konci roku 1961 byla s leteckou společností Aer Lingus podepsána smlouva o generálním zastoupení, zároveň byl připraven text smlouvy o pozemním odbavení letadel ČSA na letištích v Shannonu a Dublinu. Byly rovněž získány technické a meteorologické informace o tamních letištích a vyjasněn další postup při jednání leteckých úřadů obou států. Předběžný obchodní model ČSA počítal dokonce s tím, že by Československé aerolinie předávaly substrát z Prahy na navazující linky Aer Lingus vedoucí z Shannonu do New Yorku.²⁹ Toto však nebylo nakonec realizováno, neboť ČSA neobdržely obchodní práva na úseku Praha-Shannon a tato relace byla oficiálně provozována pouze jako technické mezipřistání na trati do Havany.

V případě nepovolení přeletů přes území Německé spolkové republiky by stroje ČSA létaly vzdušným prostorem Německé demokratické republiky, Dánska a přes severní část Spojeného království do irského Shannonu, což by prodloužilo linku o 450 kilometrů.³⁰

III. Hledání vhodného stroje pro provozování trati do Havany a dalších forem spolupráce

Souběžně s vnitropodnikovými analýzami tohoto spojení začalo vyjednávání s Aeroflotem o možné spolupráci při zajištění této linky. Dne 28. září 1960 odeslal generální ředitel ČSA Josef Procházka náčelníku GUGVF F. Loginovovi následující dopis: „Sděluji, že u ČSA je studována možnost zavedení pravidelného leteckého spojení mezi Prahou a Havanou. K vlastní realizaci této přípravy mimo získání potřebných povolení pro přistání a přelety bychom potřebovali vyjasnit s Vámi některé problémy, hlavně otázky doletu Il-18 a vybavení letadel potřebným spojovacím a navigačním zařízením. K vyjasnění těchto otázek bylo stanoveno, že do Moskvy odjede delegace vedená náměstkem ministra s. K. Šteklm.“³¹

Dne 3. října 1960 odletěl Karel Štekl, náměstek ministra dopravy a spojů, v doprovodu generálního ředitele ČSA Josefa Procházky a dalších zástupců československého národního dopravce do Moskvy za účelem projednání jednotlivých tras spojení na Kubu, zjištění možností zvýšení doletu letounu Iljušin Il-18 tak, aby mohl bezproblémově létat na této lince, a konečně projednat možnosti odkupu navigačního, spojovacího a dalšího zabezpečovacího zařízení při letech přes Atlantický oceán.³²

Delegace ČSA projednala se zástupci Aeroflotu tři varianty vedení linky: Jednak přes Paříž, Azorské ostrovy a Bermudy, jednak přes Rabat, Azory

a Bermudy a jednak z Prahy přes Shannon, Gander, Bermudy do Havany. Tato poslední varianta vycházela na základě ortodromického výpočtu při vynechání Bermud jako nejkratší, proto byla Československými aeroliniemi upřednostněna a považována za jedinou celoročně proveditelnou s letadlem Iljušin Il-18 bez přídavných zabudovaných palivových nádrží. I za této skutečnosti by však toto letadlo potřebovalo zvýšit dolet pro navigační rezervu nejméně o jednu hodinu letu kvůli silným povětrnostním podmínkám, které převládaly na trati. Zástupci Aeroflotu navrhli ještě další alternativu přes Kodaň-Reykjavík-Bermudy do Havany jako možnost, pokud by ČSA nemohly létat přes irský Shannon.³³

Ve věci prodloužení doletu letadla Iljušin Il-18 bylo emisarům ČSA oznámeno, že Aeroflot požadoval u konstrukční kanceláře prodloužení doletu na 6.500 kilometrů, avšak pro technické obtíže nebude zvýšení doletu provedeno a v roce 1961 nebude na sovětském trhu takový stroj k dispozici.³⁴

Další obtíže se projevíly při jednáních o možnosti zakoupení dodatečného navigačního a spojovacího vybavení pro letadla Il-18. ČSA měly zájem zejména o krátkovlnné radiostanice s velkým dosahem, radiozařízení VKV, adaptory pro ILS, VOR ASP-50, palubní radiolokátory dopplerovského systému, palubní soupravy LORAN, periskopické sextanty a další zařízení. Bohužel většina systémů se v Sovětském svazu vůbec nevyráběla a nebylo je tedy možné dodatečně do letadel nainstalovat. Kromě radionavigačního zařízení nebyly na sovětském trhu k dispozici ani záchranné čluny a plovací tísňové vysílače pro případ nouzového přistání letadla na mořskou hladinu.³⁵

Po návratu československé delegace ze Sovětského svazu byl do Prahy dne 24. října 1960 doručen následující dopis z Moskvy: „Otázky, které byly za účasti Vaší delegace řešeny v Moskvě ve dnech 3.–8. října 1960 a které se týkaly letů z Prahy do Havany, jsme ještě jednou prověřili a zůstáváme toho názoru, že lety z Prahy do Havany letadlem Il-18 jsou nejenom možné, ale i účelné po hospodářské stránce. Proto HSCL pro Vás připravila dvě letadla a podle Vaší úmluvy očekává Vaši zprávu o tom, kterou trať jste definitivně zvolili pro lety do Havany a kdy budete k těmto účelům letadla potřebovat.“³⁶

Přestože sovětská strana doporučila konat linku Praha-Havana a zpět letadlem Il-18, jednání v Moskvě v této věci nedopadla příznivě a poté, co se ukázalo, že zvýšení perimetru doletu tohoto sovětského stroje je prozatím neproveditelné, ČSA upustily od záměru operovat tuto linku Iljušinem Il-18. Tuto skutečnost oznámil generální ředitel ČSA do Moskvy 20. prosince 1960 dopisem následujícího znění: „Děkuji za Vaš dopis, týkající se Vaší nabídky na výpomoc dvěma letadly Il-18 pro uskutečnění letů mezi Prahou a Havanou. Musím Vám sdělit, že projednávání potřebných povolení k přeletu a mezipřistání, ať pro trasu jižní, nebo severní, není zatím skončeno a že se naopak ukazuje, že

s některými uvažovanými místy mezipřistání nebudeme moci počítat. Též naše dosavadní zjištění o požadavcích při letu přes oceán ukazují, že letadlo musí mít, po příletu na letiště, určenou zásobu paliva minimálně na tři hodiny letu (tzv. ostrovní zásoba). Poněvadž máme za úkol uskutečnit letecké spojení s Kubou, projednáváme i jiné možnosti zajištění, to je dočasné pronajmutí letadla s větším doletem. Jakmile budou známy další výsledky, budu Vás včas informovat, abychom mohli projednat případnou pomoc od Vás.“³⁷

Na základě této skutečnosti hledaly ČSA další možnosti realizování linky. Ukázalo se, že jedinou možností je jednání s kubánskou stranou o pronájmu jejich strojů od vlajkového dopravce Cubana de Aviación.

Delegace ČSA se tedy vydala dne 8. listopadu 1960 na Kubu, aby projednala všechny podstatné otázky vlastního leteckého spojení z Prahy do Havany a zpět. S kubánskou stranou vyjednával náměstek ministra dopravy a spojů Karel Štekl a za Československé aerolinie ředitel technického odboru ing. Hollovský a Jaroslav Kvaček o možnosti pronájmu letadla Bristol Britannia, podmínkách zajištění oprav těchto strojů včetně dodání náhradních dílů až po požadavky na výcvik posádek i pozemního personálu ČSA na tento typ letadla.³⁸ Zástupci Cubana de Aviación souhlasili jak se zahájením provozu z Prahy do Havany, tak s pronájmem jednoho letadla pro ČSA.³⁹ Protože však letadlo ještě formálně nepatřilo kubánské společnosti, bylo třeba zajistit také souhlas britského výrobce, s nímž jednal za ČSA Jaroslav Kvaček ve dnech 9.–15. ledna 1961.⁴⁰ Další rokování v této věci proběhlo v únoru 1961, kdy byla s definitivní platností uzavřena trojstranná smlouva mezi ČSA, Cubana de Aviación a společností Bristol Aircraft Corporation, která byla stále oficiálním vlastníkem letadla Bristol Britannia až do zaplacení celkové kupní ceny letadla Cubanou.⁴¹ Zároveň byly postupně projednány otázky servisu, objednávek a dodávání náhradních dílů včetně koupě záložní pohonné jednotky pro letadlo. Se společností Standard Electric and Cables Ltd. byly prodiskutovány otázky nákupu dodatečného rádiového zařízení. S firmou Bristol Aircraft Corporation pak konkrétně dodávky motorových a přístrojových součástí a dalších náhradních dílů.⁴² Definitivní smlouva o pronájmu letadla Bristol Britannia 318 mezi ČSA a kubánskými aeroliniemi byla podepsána dne 3. března 1961.⁴³

Společnost Cubana de Aviación vlastnila čtyři stroje Bristol Britannia 318, z nichž jeden si pronajímala od britské letecké společnosti Cunard Eagle Airways. Právě tento stroj byl nakonec pronajat ČSA. Letadla Bristol Britannia 318 byla vybavena čtyřmi turbovrtulovými motory značky Proteus 766. Palubní radionavigační a spojovací přístroje pocházely ze Spojených států amerických a umožňovaly dálkovou navigaci pro zámořské lety. Uspořádání kabiny dovoľovalo přepravit celkem 92 cestujících ve dvou třídách, přičemž 1. třída byla umístěna v zadní části letadla a disponovala 20 sedadly. Pro lety přes oceán

bylo letadlo vybaveno pěti záchrannými čluny (jeden byl umístěn v trupu letadla a čtyři v křídlech). Československé aerolinie také měly obdržet technickou dokumentaci k letadlu a potřebné dílenské a pozemní vybavení. Větší opravy včetně generálních oprav motorů měla provádět Cubana. ČSA měly vykonávat pouze průletové a denní revize.⁴⁴ Cubana se také zavázala provést nátěr letadla do livreje ČSA po dodání příslušných šablon a barev.⁴⁵

Pro letadlo Bristol Britannia byly opětovně sestaveny jednotlivé alternativy vedení trati. Po celkovém zhodnocení jednotlivých variant bylo definitivně rozhodnuto, že letadlo bude létat na lince Praha-Shannon-Gander-Havana. Důvodem létat přes Shannon byla zejména nejkratší možná trasa přeletu přes severní Atlantik, která byla navíc po celé délce radionavigačně zajištěna. Mezipřistání v Irsku a v Kanadě měla mít pouze technický charakter pro doplnění pohonných hmot a maziv.

Letadlo Bristol Britannia mělo na lince Praha-Havana týdně nalétat 36,15 letových hodin, přičemž celkově mělo na cestě strávit 77 hodin. Kromě linky do Havany s ním ČSA původně počítaly také v případě linky do Bamaka, čímž by týdně uskutečnilo 57 letových hodin.⁴⁶

Ekonomický odbor stanovil předběžně i tarif na lince Praha-Havana ve výši 583,10 amerických dolarů pro cestující první třídy a 382 dolarů pro pasažéry ekonomické třídy.⁴⁷ Firma počítala s jednou týdenní frekvencí, přičemž dodávky cestujících a substrátu měly být plynule zajišťovány z Československa, Kuby, Sovětského svazu a dalších lidovědemokratických států díky vzrůstajícím obchodním a kulturním vazbám mezi Kubou a socialistickými státy. Měsíční pohyb cestujících mezi Prahou a Havanou byl odhadován na zhruba 180 osob.⁴⁸ ČSA na této lince kalkulovaly také se získáním určité části západní klientely díky mezipřistání v irském Shannonu, neboť tento v minulosti veledůležitý letecký přístav při transatlantických cestách mezi Evropou a Amerikou ztratil na významu po nasazení dálkových proudových letadel a byl většinou leteckých společností od 1. poloviny 60. let pouze přelétán. ČSA tedy na základě tohoto předpokladu vyvozovaly, že by mohly v Irsku získat tzv. pátou svobodu snadněji než v kterémkoli jiném západoevropském městě. Tyto úvahy ohledně získání obchodních práv jak v Irsku, tak v kanadském Ganderu byly přetaveny v konkrétní jednání, jež probíhala, jak ještě uvidíme, na počátku roku 1962.

IV. Školení personálu na letadlo Bristol Britannia 318

Na konci roku 1960 bylo tedy jisté, že spojení Československa s „ostrovem svobody“ bude zajišťováno prostřednictvím pronajatého stroje Bristol Britannia 318 od společnosti Cubana de Aviación. Základním předpokladem zabezpečení provozu bylo proškolení posádek a pozemního personálu na tento typ

letadla, které probíhalo na Kubě.⁴⁹ Celkem mělo absolvovat kurz šest pilotů, šest navigátorů, šest palubních mechaniků a jeden radiooperátor, přičemž na letadlo měly být primárně přeškoleny posádky Iljušinů Il-18.⁵⁰ Pilotní výcvik trval celkem šest týdnů, z toho pět týdnů probíhal teoretický výcvik a následně praktická část, která zahrnovala deset letových hodin prováděných na okruzích v prostoru letiště.⁵¹ Piloti ČSA měli dále létat jako přidružení členové posádek Cubany na pravidelných linkách Havana-Madrid a speciálních letech prováděných jednou za dva týdny na lince Havana-Londýn-Praha. Navigátoři měli strávit na Kubě 6–8 týdnů, přičemž jejich kurz zahrnoval devět dnů teorie a 40 letových hodin praxe u posádek Cubany de Aviación na jejích zámořských linkách.⁵² Palubní mechanici měli studovat též po dobu šesti až osmi týdnů. Jejich kurz zahrnoval jak teorii dílenského výcviku, tak praxi při provádění jednotlivých letů. Radiooperátoři měli stanovený desetidenní kurz, který zahrnoval teorii a praxi letů nad Atlantickým oceánem.⁵³ Vybrané posádky a pozemní personál odletěly speciálem Cubany de Aviación z Prahy přes Londýn do Havany dne 29. listopadu 1960. Vlastní školení začalo 1. prosince 1960 a probíhalo v závislosti na typu výcviku do poloviny, respektive konce ledna 1961.

Společně s posádkami se v Havaně cvičili také specialisté na pozemní údržbu letadla. V lednu a únoru 1961 probíhaly kurzy elektrické výstroje Bristol Britannia 318.⁵⁴ V únoru a březnu byli zaškoleni pracovníci ČSA na drak a jednotlivé systémy letadla. Postupně byla probrána problematika hydraulického, palivového, vodního, řídicího, výškového, kyslíkového a hasicího systému letadla včetně nouzových a záchranných prostředků.⁵⁵ Kurzy trvaly celkem 54 dní, z toho 2 týdny připadaly na teoretickou část a zbytek školení probíhal ve formě praktického výcviku při odstraňování závad na motorech, jejich seřizování, provádění motorových zkoušek a výměny motorů a agregátů.⁵⁶ Veškeré kurzy zajistili pracovníci společnosti Cubana de Aviación, probíhaly ve španělském jazyce a byly operativně překládány do angličtiny. Po skončení kurzů obdrželi absolventi certifikáty opravňující je k provozu stroje Bristol Britannia 318.

Přestože ČSA počítaly, že po proškolení posádek budou moci zahájit pravidelný provoz již v únoru 1961, trvalo celý další rok, než byl vypraven první obchodní spoj. Záležitost komplikovala další zdlouhavá mezipodniková jednání o pronájmu a financování náhradních dílů k zajištění provozu po celé trati, aby mohly být na průletových letištích vytvořeny sklady s dostatečnou zásobou náhradních dílů. Navíc se ukazovalo, že pro nedostatek originálních náhradních dílů měla Cubana de Aviación problémy zajistit kompletní údržbu stroje. Jak bylo konstatováno pracovníky ČSA: „Cubana trpí vážným nedostatkem náhradních dílů a prostředků na jejich zajištění do té míry, že s krajním vypětím stěží udržuje provoz vlastních dvou letadel při naprosté nepravidelnosti letů. Společnost má nedostatek kvalifikovaných pracovníků a byla zjištěna

i všeobecná neznalost důležitých úkonů při seřizování a údržbě... Pro zajištění pravidelného provozu je bezpodmínečně nutné zřízení skladu náhradních dílů v nutném rozsahu v Praze před vlastním zahájením provozu... Vůbec není vyřešena otázka zasílání náhradních dílů americké výroby, krytých embargem, do Prahy. (Jde především o rádiovou výstroj, radar a elektricky vyhřívaná skla.)⁶⁵⁷

Za této nelehké situace přebíraly Československé aerolinie letadlo Bristol Britannia 318 imatrikulační značky CU-T669 na letišti v Havaně dne 27. srpna 1961, přičemž v týdnu od 4. do 9. září 1961 byly odstraněny zjištěné technické závady a zahájeny cvičné lety.⁵⁸ Ve dnech 6.–14. ledna 1962 se uskutečnil první technický let z Prahy do Havany za vedení ředitele letového úseku Libovického. Let byl uskutečněn přes Shannon a Gander.⁵⁹ Při druhém technickém letu na Kubu ve dnech 16.–24. ledna 1962 napočítala posádka 43 technických závad, které se podařilo odstranit v Havaně.⁶⁰ V pondělí 22. ledna provedli Jiří Smola a Josef Šichtář technickou pozemní přejímku letadla.⁶¹ Téhož dne odpoledne provedla posádka testovací let mezi Havanou a Camagüey a zpět, kdy byly prováděny ve výšce 25.000 stop zkoušky zastavování a spouštění motorů. Při tomto testovacím letu se vyskytly problémy s podvozkem, který se podařilo vysunout až na třetí pokus. Obdobné potíže nastaly při zpáteční cestě do Československa, kdy bylo nutné vysouvat podvozek nouzovým způsobem na letištích v Halifaxu, Prestwicku i v Praze, kam stroj dorazil 24. ledna 1962 v 17:00 odpoledne.⁶²

Souběžně s finálním převzetím letadla probíhala mezipodniková jednání o zajištění smluv o pozemní obsluze letadel a plnění palivových hmot na jednotlivých průletových letištích v Irsku a Kanadě a případném získání obchodních práv pro Československé aerolinie v těchto státech.

Těmito úkoly byl pověřen ing. A. Šalanda, který se dne 10. ledna 1962 vypravil do Irska k jednání se zástupci tamního národního dopravce Aer Lingus, jež probíhala jednak na letišti v Shannonu, jednak v Dublinu. Letiště v Shannonu disponovalo veškerým technickým a materiálovým vybavením pro odbavení letadel typu Bristol Britannia včetně zkušeného pozemního personálu, avšak nebylo možné zde provádět rozsáhlejší opravy či výměny motorů. Na základě předběžných dohod bylo stanoveno, že místní letový dispečink bude pro posádky ČSA zpracovávat podrobné letové plány pro lety přes Atlantik. Plnění pohonnými hmotami převezme pro letadla ČSA společnost British Petrol. A. Šalanda zde dále jednal s manažerem prodeje panem Doylem ve věci handlingové smlouvy, jež byla oběma stranami odsouhlasena, a zároveň bylo stanoveno, že úhrady za poskytnuté služby budou prováděny prostřednictvím IATA Clearing House v Londýně. Kromě přeučtování plateb za pozemní obsluhu a ošetření letadel bylo též předjednáno zajištění cateringových služeb s tím, že pasažérům Československých aerolinií ve směru z Prahy do Havany bude na letišti podávána večeře v hodnotě 19,6 irských liber pro cestující

1. třídy a 15,6 liber pro pasažéry turistické třídy.⁶³ Při opačném směru z Havany do Prahy obdrží cestující na letišti snídaní v ceně 8,6 liber.⁶⁴ Na palubu budou dále dodávány studené obědy. ČSA měly zasílat předem počty pasažérů na dané lince dálkopisem. Zároveň byly domluveny otázky ubytování cestujících v tranzitním hotelu včetně zajištění jejich stravování.⁶⁵

Ze Shannonu se přemístil A. Šalanda k jednání do Dublinu, kde proběhla na ministerstvu dopravy rokování ohledně udělení obchodních práv pro Československé aerolinie na místním trhu. Tato jednání však nepřinesla žádný pozitivní výsledek, neboť pan O'Connor, jenž zastupoval irskou stranu, sdělil, že nejprve musí být otázka přidělení obchodních práv vyřešena na úrovni leteckých podniků, tedy ČSA a Aer Lingus, a následně teprve předložena k projednání a ke schválení irskému ministerstvu dopravy.⁶⁶

O měsíc později – v únoru 1962 – se vypravil A. Šalanda do kanadského Ganderu, aby zde projednal konkrétní podmínky odbavování letadel Československých aerolinií na tomto letišti, způsob úhrady za poskytnuté pozemní služby a přistávací poplatky při letech na Kubu. V Ganderu byla podepsána smlouva s newyorskou společností Allied Aviation Service Company, která se stala novým handlingovým partnerem Československých aerolinií při letech do Kanady. Tato firma zajišťovala odbavení letadel ČSA na kanadských letištích v Ganderu a na tamních nejbližších diverzních bodech – na „aerodromech“ v Goose Bay a Halifaxu. Kontrahované smlouvy o pozemním odbavení letadel a o poskytnutí letových provozních služeb platné od 1. července 1962 tvořily základ koncepce letového zabezpečení transatlantických letů ČSA až do roku 1975.⁶⁷ Tehdy část těchto služeb poskytovaných společností Allied Aviation Service Company přešla na základě nové smlouvy mezi ČSA a Pan American World Airways na tuto největší americkou leteckou společnost.⁶⁸

Cesta A. Šalandy dále pokračovala do Montrealu do centrály letecké společnosti Trans-Canada Air Lines (TCA) pro zajištění komerčního provozu na kanadském území. Obchodní práva pro ČSA v Kanadě byla projednávána s panem J. E. Nicksonem, generálním ředitelem prodeje letecké společnosti Trans-Canada Air Lines (TCA). A. Šalanda na tomto jednání představil plán ČSA získat část kanadské a americké klientely československého původu, již přepravovala letecká společnost TCA na vnitrostátních linkách z Montrealu a Toronta do Ganderu, kde by přesedala na linku ČSA do Prahy. Pan Nickson však sdělil, že kanadský národní dopravce TCA neuvažuje v příštích 2–3 letech nalétávat Prahu a že význam Ganderu a ostatních okrajových kanadských letišť na Newfoundlandu a v Novém Skotsku významně poklesl v důsledku nasazení dálkových letadel, která Gander a ostatní tamní letiště pouze přelétávají. Navíc dodal, že množství nabízených letů mezi těmito okrajovými letišti a Montrealem i Torontem je malé.⁶⁹

Můžeme tedy shrnout, že podobně jako v případě irského Shannonu ani v kanadském Ganderu Československé aerolinie neuspěly ve věci získání příslušných obchodních práv. Dodejme, že otázka jejich přidělení byla ze strany Československých aerolinií opakovaně neúspěšně otvírána. Například v roce 1966 na obchodně-provozní konferenci pořádané mezinárodní asociací IATA v Honolulu se dotazovala delegace ČSA vedená Jaroslavem Jechumtálem představitelů irské letecké společnosti Aer Lingus, jestli by bylo možné počítat se získáním obchodních práv z Irska do Havany, avšak ze strany irského vlajkového dopravce bylo emisarům ČSA sděleno: „Jedná se o delikátní požadavek. Eventuálně by to bylo snad možné při velmi úzké spolupráci ČSA s Aer Lingusem při přepravě do USA v tom smyslu, že by ČSA předávaly značné množství cestujících na tuto společnost.“⁷⁰

V. Zahájení pravidelného provozu

Československé aerolinie spustily pravidelnou linku do Havany dne 3. února 1962. O této skutečnosti informovalo Rudé právo následujícím článkem: „V sobotu odpoledne odstartoval z pražského letiště v Ruzyni čtyřmotorový letoun ČSA k prvnímu pravidelnému letu na Kubu. Bylo tak zahájeno přímé letecké spojení mezi Prahou a Havanou. Linku dlouhou 9.721 km proletí letadlo za 24 hodin i s mezipřistáním v Irsku a Kanadě. Havana je 35. městem v zahraničí, kam pravidelně létají piloti ČSA. Zahajovacího letu se zúčastnila čs. delegace vedená náměstkem ministra dopravy a spojů M. Laipertem, velvyslanec Kubánské republiky v Praze Raúl Roa Kouri a další osobnosti.“⁷¹

Můžeme shrnout, že letadlo Bristol Britannia létalo z Prahy na Kubu po letové cestě přes Berlín a Kodaň s technickým mezipřistáním v irském Shannonu, kde probíhalo doplnění paliva v délce přibližně 90 minut. Odtud se vydal stroj přes severní část Atlantického oceánu do kanadského Ganderu ležícího na Newfoundlandu, kde se uskutečňovalo druhé technické mezipřistání pro doplnění pohonných hmot. Mezi Prahou a Havanou byla stanovena tři diverzní letiště: v Prestwicku ve Skotsku, Halifaxu v Kanadě a Nassau na Bahamských ostrovech. Zpáteční trať z Havany do Prahy bývala kvůli výhodným západním větrům rychlejší, takže úsek z kanadského Ganderu bylo možné v případě mimořádně příznivých povětrnostních podmínek zvládnout i bez mezipřistání v Irsku. Na linku byla obvykle nasazována zdvojená posádka, kterou tvořili čtyři piloti, dva navigátoři, dva palubní inženýři a čtyři palubní průvodčí včetně kuchaře. Posádky se střídaly zpravidla po čtyřech hodinách letu. Letoun Bristol Britannia 318 byl vybaven dokonce lůžkovou částí pro létající personál, která se nacházela v přední části letadla za pilotní kabinou. Stroj létal průměrnou

cestovní rychlostí 550–600 km/h v letové výšce 6.000–8.000 metrů nad hladinou moře.⁷²

VI. Právní postavení ČSA na Kubě

Československý vlajkový dopravce provozoval pravidelnou leteckou dopravu mezi Prahou a Havanou na základě Mezistátní dohody o letecké přepravě podepsané 4. března 1961 v Praze, jež vstoupila v platnost dnem 10. července 1961.⁷³ Na základě mezivládní letecké dohody byly ČSA oprávněny přepravovat cestující a zboží a poštovní substrát z Kuby přes mezilehlá místa do Prahy a zpět.⁷⁴ Letecká dohoda mezi Kubou a Československem byla využívána oběma vlajkovými dopravci. Této bilaterální smlouvě předcházela mezipodniková jednání probíhající v roce 1960 mezi ČSA a Cubana de Aviación, jež vyvrcholila dne 22. prosince 1960 podpisem Dohody o pozemních službách a Dohody o generálním zastoupení.⁷⁵ Na podkladě Dohody o generálním zastoupení měly ČSA dále právo propagovat svou firmu na místním trhu, přijímat do svých služeb kubánské pracovní síly a zřídit si na Kubě cestovní kancelář, která však neměla oprávnění vystavovat a prodávat vlastní letecké doklady (letenky a nákladní listy).⁷⁶

Společnost Cubana de Aviación zajišťovala na mezinárodním letišti v Havaně Rancho Boyeros (zvaném též Aeropuerto Internacional José Martí) pozemní odbavení letadel, cestujících i zboží Československých aerolinií. V 60. letech pomáhal s průletovým ošetřením letadel ČSA vlastní staniční technik. V 70. letech pak zajišťoval technickou obsluhu mechanik Aeroflotu.⁷⁷

VII. Kanceláře ČSA na Kubě a další zázemí pro obchodní a provozní činnost

Obchodně-provozní činnost zahájily ČSA na Kubě v roce 1961, kdy byla jejich prozatímní kancelář krátce umístěna v budově společnosti Cubana de Aviación na ulici Prado v Havaně.⁷⁸ Prvním reprezentantem vyslaným na „ostrov svobody“ se stal ing. Bohumil Valčík, který zde působil od 28. srpna 1961 do 25. srpna 1965.⁷⁹ Od roku 1961 si ČSA pronajaly od společnosti Cubana de Aviación prostřednictvím kubánské Správy služeb diplomatického sboru kancelář na 23. ulici v proslulé havanské čtvrti Vedado, kde se soustředil veškerý obchodní a společenský život města.⁸⁰ Zastoupení bylo postupně rozšiřováno. Sestávalo z prostor vlastní cestovní kanceláře, skladu, kanceláře vedoucího zastoupení a tří místností pro celkem sedm místních sil. ČSA za tyto prostory platily měsíční

nájem 125 kubánských pesos.⁸¹ Již v roce 1964 byly zveřejněny první plány na sjednocení všech aerolinií působících na Kubě do jednoho společného objektu. V dubnu roku 1966 informoval Kubánský institut civilního letectví Československé aerolinie, že v Havaně bude vybudováno letecké centrum nazvané Air Terminal, do něhož budou soustředěny kanceláře všech zahraničních leteckých společností.⁸² Budova Air Terminal byla umístěna na stejné ulici, kde se nacházelo původní zastoupení ČSA.⁸³ Do těchto nových reprezentačních prostor, které byly umístěny přibližně 100 metrů od prvotní reprezentace, se ČSA přestěhovaly v roce 1971 po dokončení interiérových a exteriérových stavebních úprav, jež vyprojektoval architekt Ivan Skála z projekční složky ČSA.

Na zastoupení zaměstnávaly aerolinie pět místních sil (sales managera, station managera, referenta rezervací, pomocníka station managera a uklízeče).

Pro realizování obchodů mělo zastoupení ČSA vedený clearingový účet na československém zastupitelském úřadě v Havaně. Finanční prostředky byly vedeny jednak v kubánských pesos, jednak v amerických dolarech a britských librách šterlinků.⁸⁴

Na mezinárodním letišti Rancho Boyeros v Havaně⁸⁵ měly dále ČSA od 1. ledna 1962 pronajatou kancelář od Empresa Cubana Consolidada de Aviación, kterou využívaly jako zázemí při příletech a odletech svých letadel. Za tyto prostory platily 125 pesos měsíčně.⁸⁶

Od 8. srpna 1961 byl dále pronajat v Havaně byt v prvním patře rodinného domu pro obchodního zástupce a jeho rodinu na adrese Linea y K, číslo popisné 159, ve čtvrti Vedado za měsíční nájem 100 pesos. Ve stejné čtvrti byl od 1. ledna 1963 ještě pronajat za stejné peníze druhý byt pro staničního mechanika na adrese Avenida 23, entre M y N, číslo popisné 201, byt č. 74. Tento byt ČSA získaly v roce 1965 do svého vlastnictví na základě smlouvy uzavřené s Consejo Superior de la Reforma Urbana z 22. října 1962.⁸⁷ Obchodní reprezentace si dále pronajímala garáž, kde byl parkován služební vůz značky Tatra 603 a skútr ČZ-175. V 70. letech byla stanice vybavena automobily značky Volkswagen Brasilia, Ford Station, Škoda 100, Moskvíč a Škoda Octavia kombi.

VIII. Obchodní působení ČSA na „ostrově svobody“

Již v prvním roce provozu se objevily vážné komplikace. Pro Československé aerolinie bylo z hlediska národního hospodářství provozování této linky velmi nákladné. Navíc poté, co letecká společnost Cubana de Aviación přerušila v roce 1962 provoz do Prahy, ležela tíha spojení celého socialistického bloku s „ostro-

vem svobody“ na bedrech ČSA za situace vážných technických, materiálních a devizových obtíží souvisejících s pronájmem letadla Bristol Britannia 318. Z toho důvodu vykonal generální ředitel ČSA Karel Štekl dvě služební cesty do Moskvy k řešení situace a k získání informací, jestli by sovětská strana byla ochotna poskytnout Československým aeroliniím technickou a devizovou pomoc pro zajištění této linky a zda by byla ochotna pronajmout či odprodat Československým aeroliniím letoun Tupolev TU-114.⁸⁸

První jednání proběhlo ve dnech 29. května až 2. června 1962 a sešel se při něm Karel Štekl s náčelníkem Aeroflotu Loginovem a zástupci podniků Aviakomitet a Aviaexport, jež zajišťovaly vývozy sovětské letadlové techniky do zahraničí. Generální ředitel ČSA se zajímal o možnosti nákupu velkokapacitního dálkového letadla Tupolev TU-114, s nímž plánoval Aeroflot provozovat linku z Moskvy do Havany. Protože Sovětský svaz oficiálně neměl zájem na prodeji či pronájmu letadel TU-114 cizím leteckým společností, zástupci Aviakomitetu a Aviaexportu zavrhlí možnost poskytnutí letadla Tupolev TU-114 pro potřeby ČSA s odůvodněním vysoké náročnosti údržby a obsluhy tohoto letounu, jenž byl navíc velmi poruchový, neekonomický a nekompatibilní pro provoz na mnoha mezinárodních letištích kvůli své vysoké vzletové a přistávací hmotnosti. Navíc Velká Británie a Kanada zakázaly přelety těchto letadel přes svá území s ohledem na vysokou míru hlučnosti.⁸⁹

Stanovisko náčelníka Aeroflotu ve věci provozu letadla Tupolev TU-114 v barvách ČSA nebylo tak nesmlouvavé, avšak podmiňoval jej případným společným provozem na trati Praha-Havana, dělbu zisku, účastí sovětské posádky, vybavením všech letišť na trati sovětským technickým personálem, náhradními díly pro letadlo a mnohými dalšími podmínkami, jež byly pro Československé aerolinie v zásadě nesplnitelné.⁹⁰

Druhá konzultace se zástupci Aeroflotu proběhla v říjnu 1962, kdy generální ředitel ČSA Karel Štekl jednal s reprezentanty sovětského vlajkového dopravce ohledně jejich dosavadních příprav leteckého spojení s Kubou a případné devizové pomoci Aeroflotu pro ČSA při krytí nákladů spojených s provozem této linky. I toto druhé moskevské jednání skončilo pro ČSA bez jakéhokoliv podstatného závěru s tím, že sovětská strana opětovně doporučila, aby ČSA létaly přes Atlantický oceán s letadlem Iljušin Il-18.⁹¹

Situace se ovšem záhy začala zlepšovat a již v roce 1963 dosáhla linka OK523/524 do Havany celkového zisku 3.631.300 Kčs, přičemž náklady na trať byly 17.555.100 Kčs a tržby činily 21.186.400 Kčs.⁹² Obdobného zisku ve výši 3.612.800 Kčs bylo dosaženo i v roce následujícím, kdy byla linka soběstačná na 121%.⁹³

Přepavní výsledky letů ČSA na Kubu byly ovlivňovány celou řadou objektivních příčin a v průběhu jednotlivých roků kolísaly. Zejména zahájení pravidelného

provozu Aeroflotu na Kubu v roce 1963 znamenalo směřování veškeré sovětské klientely na vlastní trať z Moskvy do Havany a tím pádem snížení počtu sovětských cestujících na linkách OK o přibližně jednu třetinu v letech 1963–1964.⁹⁴ Ještě v roce 1964 přepravovaly ČSA na lince do Havany v průměru 30 občanů Sovětského svazu, v roce 1965 již pouze 3,6.⁹⁵ Dalším problémem bylo snižování výjezdů zahraničních expertů na Kubu a výkyvy v nabídce počtu zájezdů Čedoku na Kubu. Problematické bylo také zastavení přepravy kubánských emigrantů do Evropy i místní devizové předpisy, které významně omezovaly možnosti využívat letadel ČSA pro přepravu kubánské klientely.⁹⁶ K tomu je třeba přidat i absolutní zákaz soukromých cest Kubánců do zahraničí.

Přes tyto výše uvedené skutečnosti postupně vykazovalo zastoupení ČSA v Havaně dlouhodobě nejvyšší rentabilitu ze všech „on-line“ zastoupení, kterými ČSA disponovaly v oblasti Ameriky.⁹⁷

Československé aerolinie byly první leteckou společností mezi socialistickými leteckými podniky, která zahájila pravidelný provoz na Kubu. Sovětský Aeroflot vykonal první pokusné lety do Havany v prosinci 1962. Oficiálně spustil po velkých diplomatických a provozních obtížích linku z Moskvy do Havany až 7. ledna 1963 s letadlem Tupolev TU-114, který měl na trati jednu technickou zastávku v Murmansk. Od druhé poloviny 60. let létal na „ostrov svobody“ přes Alžír a Rabat.⁹⁹ Dodávám, že ze socialistických dopravců létal do Havany později také polský LOT a východoněmecký Interflug.

IX. Letadla ČSA používaná na trati do Havany

ČSA operovaly v letech 1962–1969 linku OK523/524 Praha-Havana a zpět s turbovrtulovým strojem Bristol Britannia 318, který měl na cestě dvě technické zastávky v irském Shannonu a kanadském Ganderu.¹⁰⁰ Přestože obě tyto destinace byly dle letového řádu oficiálně deklarovány jako technická mezi-přistání, podle provozních statistik docházelo k občasně přepravě cestujících a zboží i na těchto dvou mezilehlých bodech.¹⁰¹ Od počátku byla linka operována jedenkrát týdně.

Již od poloviny roku 1966 plánovala společnost nasadit na linku do Havany tryskové letadlo s tím, že od roku 1967 měla být trať prodloužena až do Mexika.¹⁰² O této snaze ČSA spojit Prahu s mexickou metropolí informoval v srpnu 1966 také časopis Letectví a kosmonautika.¹⁰³ Československé aerolinie však nakonec nezískaly pro tuto trať potřebné povolení, a tak pravidelný spoj do Mexico City nebyl realizován.¹⁰⁴

Od května roku 1967 nasazovaly Československé aerolinie – z důvodu přednostního použití stroje Bristol Britannia při charterových letech do Kanady

na světovou výstavu Expo 67 – na linku do Havany pokusně i dva nově dodané turbovrtulové letouny Iljušin Il-18 D, jež disponovaly prodlouženým doletem schopným konat zaoceánské cesty.¹⁰⁵ Na lince OK523 se stala dne 5. září 1967 těžká letecká nehoda, když se krátce po startu z letiště v Ganderu zřítíl Iljušin Il-18 D registrační značky OK-WAI s 61 cestujícími a 8 členy posádky na palubě.¹⁰⁶ Tuto leteckou havárii nepřežilo 37 osob.¹⁰⁷ Po této tragické nehodě nebyl druhý Iljušin Il-18 D na trať do Havany již nasazován a na linku byl opětovně vrácen stroj Bristol Britannia. Po sovětském vpádu do Československa v srpnu 1968 bylo letecké spojení mezi Kubou a Prahou ze strany ČSA marginalizováno. Od listopadu 1968 byla linka provozována s frekvencí pouze jednoho letu za 14 dní a ke dni 31. prosince 1968, kdy skončila nájemní smlouva se společností Cubana de Aviación na letadlo Bristol Britannia, musela firma ČSA vrátit letoun zpět Kubáncům.¹⁰⁸ Letecký provoz ČSA na trati do Havany musel být na následujících 11 měsících přerušeno kvůli chybějící letadlové technice.

Pravidelné spojení ČSA na lince Praha-Havana bylo obnoveno letadlem Iljušin Il-62 až od listopadu 1969 na měsíční bázi. S nasazením tohoto proudového stroje se počítalo již od května 1968.¹⁰⁹ Kvůli opožděné dodávce původně pronajatého letounu a pro jeho nízkou hodinovou kapacitu bylo rozhodnuto tento letoun nejprve přednostně použít na linku na Dálný východ do Jakarty. O podmínkách pravidelného nasazení stroje Iljušin Il-62 na linku do Havany jednal již v květnu 1968 zástupce ČSA pan Bohumil Valčík s vedoucím mezinárodního oddělení Institutu kubánského civilního letectví poručíkem Ventem a ředitelem Institutu kpt. Moriňou. Ti souhlasili s nasazením letadla Iljušin Il-62 za podmínky dodání operačního a technického manuálu, payloadu a konfigurace stroje s kapacitou jeho nákladových prostorů.¹¹⁰ Institut kubánského civilního letectví následně oficiálně povolil Československým aeroliniím provoz stroje Iljušin Il-62 od června 1968.¹¹¹

Letadlo Iljušin Il-62 při cestách na Kubu již vynechávalo mezipřistání v irském Shannonu, technická zastávka v kanadském Ganderu byla nadále zachována. Od poloviny roku 1970 přistávala letadla ČSA v Havaně každých 14 dní, přičemž během léta byly vypravovány doplňkové spoje. Od dubna 1971 přešly ČSA na týdenní frekvenci, kdy zároveň napojily na linku Brusel, kde získaly obchodní práva do Havany. S touto změnou ve vedení tratě byl definitivně vypuštěn Gander a nahrazen za Montreal. Zde se snažily ČSA získat substrát a kanadskou klientelu, která si oblíbila Kubu jako místo pro strávení ideální exotické dovolené. Bohužel obchodní práva pro linku Montreal-Havana ČSA nikdy nezískaly, přestože linka do kubánské metropole byla řadu let směřována právě přes toto druhé největší kanadské město.

X. Výkony letecké dopravy Kuby v letech 1960–1989

Po kubánské revoluci zajišťovala zahraniční i domácí leteckou dopravu na Kubě výhradně státní letecká společnost Cubana de Aviación, která vypravovala své mezistátní linky z mezinárodních letišť v Havaně a Santiago de Cuba a operovala též na dalších dvanácti vnitrostátních letištích. Převážní výsledky kubánského vlajkového dopravce názorně představuje níže uvedená tabulka s přepravními výkony z let 1963–1989.

	1963	1965	1969 ¹¹²
Počet uletěných km	5.403.000	6.990.000	7.289.000
	1970	1975	1979 ¹¹³
Počet uletěných km	7.200.000	8.400.000	16.100.000
Počet přepravených cestujících	874.000	711.000	819.000
	1980	1985	1989 ¹¹⁴
Počet uletěných km	14.700.000	18.000.000	22.000.000
Počet přepravených cestujících	676.000	894.000	990.000

V letech 1963 až 1970 operovaly na Kubu pravidelné linky pouze Československé aerolinie, Aeroflot, Iberia a Cubana de Aviación. Porovnání výkonů ČSA, Aeroflotu a Cubany v letech 1963–1970 ukazuje názorně následující tabulka pořádaná americkou Ústřední zpravodajskou službou (CIA):¹¹⁵

	Linka	Rok 1963	Rok 1965	Rok 1968	Rok 1969	Rok 1970
		Počet letů/ cestujících	Počet letů/ cestujících	Počet letů/ cestujících	Počet letů/ cestujících	Počet letů/ cestujících
ČSA	Praha-Havana	57/3.952	62/3.305	48/2.088	4/245	21/2.235
Aeroflot	Moskva-Havana	88/3.384	121/5.388	125/7.625	128/8.389	143/9.076
Cubana	Praha-Havana	74/3.980	64/4.068	54/3.486	87/5.790	53/4.146
ČSA	Havana-Praha	55/3.021	63/2.643	48/2.949	4/80	21/1.345
Aeroflot	Havana-Moskva	88/4.147	119/5.256	125/7.625	127/8.389	144/9.138
Cubana	Havana-Praha	72/4.743	62/3.974	51/3.624	84/5.723	55/4.459
Celkem		434/23.227	491/24.634	451/27.396	434/28.616	439/30.399

Výše uvedené statistiky CIA z let 1963–1970 se liší od údajů ČSA. Pro období let 1962–1981 se dochovaly detailní provozní výsledky Československých aerolinií mezi Prahou a Havanou v obou směrech, které však nekorespondují s výsledky americké zpravodajské služby.

Rok	Počet cestujících	Zavazadla (kg)	Zboží (kg)	Pošta (kg) ¹¹⁶
1962	6.896	164.366	257.700	30.655
1963	7.206	166.191	270.149	31.997

1964	7.295	171.913	228.142	34.704
1965	5.815	144.641	248.258	32.401
1966	6.320	157.076	265.614	25.465
1967	5.629	139.300	208.124	48.442
1968	4.217	104.471	178.640	56.362
1969	247	5.939	17.173	13.658
1970	5.004	102.985	62.830	58.671
1971	6.886	141.655	117.551	26.035
1972	7.562	165.679	192.456	25.456
1973	6.303	143.257	190.034	20.648
1974	7.673	151.582	110.186	41.588
1975	12.068	228.372	157.312	22.955
1976	14.486	278.000	70.577	23.645
1977	16.879	307.297	99.134	31.576
1978	24.191	440.832	280.326	24.395
1979	25.460	469.191	345.357	32.805
1980	25.253	450.398	351.955	45.922
1981	24.847	489.419	247.955	34.590

Československé aerolinie dosahovaly na Kubě dlouhodobě nejvyššího podílu z celkového objemu uskutečněné zahraniční přepravy ze všech států, do nichž vedly své dálkové linky. Na Kubě bylo v roce 1970 na mezinárodních tratích přepraveno 30.000 osob, v roce 1975 to bylo 58.000 cestujících a v roce 1980 letělo na zahraničních linkách celkem 120.000 pasažérů.¹¹⁷ Podíl ČSA na této mezinárodní přepravě dosáhl tedy v roce 1970 16,68%, v roce 1975 již 20,80% a o pět let později dokonce 21,04%. Na žádném jiném mimoevropském trhu nedosáhly Československé aerolinie srovnatelných čísel z celkového objemu místní mezinárodní přepravy.

Níže si ještě uvedme rozsah provozu v 80. letech, a to z hlediska počtu uskutečněných letů, proletěných hodin a kilometrů, průměrného vytížení nákladu na jeden kilometr včetně procentuálního ložného faktoru, který udává obchodní vytížení linky.

Rok	Počet letů	Počet hodin	Proletěná vzdálenost v km	Průměrné vytížení v kg/km	Ložný faktor ¹¹⁸
1984	106	2.378	2.073.100	14.961	88,3%
1985	105,5	2.346	2.056.900	14.800	85,7%
1986	106,5	2.354	2.070.600	15.041	85,9%
1987	143	3.150	2.762.800	14.443	84,4%
1988	122,5	2.640	2.311.800	15.525	90,2%
1989	122	2.683	2.349.700	14.428	85,9%

Zajímavou skutečností je také složení přepravovaných cestujících mezi Prahou a Havanou. Pro období let 1962–1968 se zachovala data o národnostním složení pasažérů ze zemí socialistického tábora a jednotlivých světových oblastí.¹¹⁹

Stát (oblast)	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968
ČSSR	960	848	961	844	1.109	1.129	1.007
Kuba	1.162	949	1.449	1.440	481	1.821	1.502
SSSR	476	352	346	804	1.132	216	123
Polsko	103	107	188	80	147	123	51
Maďarsko	68	66	75	79	92	73	73
NDR	179	277	384	403	454	553	368
Bulharsko	32	84	212	196	167	122	197
Rumunsko	16	56	49	65	44	77	94
Jugoslávie	3	14	5	13	9	3	10
Čína	60	44	115	76	125	87	10
Vietnam	5	13	---	20	12	---	1
KLDR	7	26	14	13	12	18	14
Albánie	4	2	6	10	11	9	5
Mongolsko	---	---	5	9	7	4	7
Severní Amerika	7	7	10	2	2	5	9
Latinská Amerika	72	124	116	48	69	52	11
Západní Evropa	---	---	---	34	55	41	211
Afrika	20	52	28	23	25	5	9
Blízký a Střední východ	2	23	26	11	10	7	3
Dálný východ	3	31	15	5	17	1	1

Z výše uvedené tabulky jasně vidíme, že na lince ČSA do Havany cestovalo nejvíce Kubánců, Čechoslováků a státních příslušníků SSSR, NDR, Bulharska a Polska.

XI. Přeprava kubánských emigrantů linkami ČSA

Kromě pravidelné dopravy vysílaly ČSA na Kubu také doplňkové a speciální charterové lety. Specifikem letecké dopravy na Kubě v 60. letech byla přeprava kubánských emigrantů, jejíž provedení však záleželo na aktuální politické situaci a stanovisku kubánské vlády ohledně povolení této dopravy. Charterové lety s emigranty vedly třemi základními zeměpisnými směry: 1. Severní cestou do USA. Tuto přepravu emigrantů zajišťovala společnost Pan American World Airways na trati z Varadera do Miami a platila ji inkasem vláda Spojených

států amerických. 2. Západním směrem z Havany do Mexika. Tuto přepravu zajišťovala národní společnost Cubana de Aviación. 3. Východním směrem do Evropy. Na této trati se uplatnila především španělská společnost Iberia na linkách z Havany do Madridu, dále příležitostně nizozemská královská letecká společnost KLM, která létala na trase z Kubu na „starý kontinent“ přes Curaçao.¹²⁰ A konečně také ČSA, které dopravovaly kubánské emigranty do Evropy přes azorský ostrov Santa Maria do Madridu, Paříže nebo Lisabonu.¹²¹ Tyto charterové lety pomáhaly ČSA splnit plán přepravy zejména v průběhu zimy, kdy byla obecně slabší poptávka po letecké přepravě. Kvůli problémům s platbami však byly tyto speciály s kubánskou emigrací přerušovány.¹²² Kubánská vláda totiž odmítala platit za uskutečněnou charterovou přepravu v amerických dolarech, jak bylo původně dojednáno s představiteli společnosti Cubana de Aviación, a trvala na úhradě pouze prostřednictvím mezistátního clearingu. Z tohoto důvodu byly prováděny tyto speciální lety pouze v případě nedostatečného vytížení pravidelné linky z Havany do Prahy jejím přesměrováním přes Paříž, později také přes Lisabon.¹²³ ČSA při přepravě kubánských emigrantů spolupracovaly také s kolumbijskou národní leteckou společností Avianca při vypravování mimořádných letů z Havany do Bogoty a též s aeroliniemi KLM při letech z Havany do Paramariba.¹²⁴ K této dopravě docházelo i na konci 60. let, kdy o otázkách spojených s přepravou kubánských emigrantů vyjednával na kubánském ministerstvu vnitra pracovník ČSA pan Bohumil Valčík, který byl ujištěn náčelníkem Varonou, že lze přepravu nadále provádět, pokud bude vždy s dostatečným předstihem oznámena příslušná kapacita jednotlivého letu.¹²⁵

XII. Finanční náklady spojené s provozem linky do Havany

Udržování dálkové linky na Kubu bylo z finančního hlediska poměrně drahá záležitost. Například průměrné náklady na jeden let turboprotulového stroje Bristol Britannia na lince Praha-Shannon-Gander-Havana a zpět dosahovaly v roce 1967 částky 629.920 Kčs, což při uskutečnění 53 letů znamenalo souhrnné výdaje v hodnotě 33.386.000 Kčs.¹²⁶ Tržby z jednoho letu dosahovaly průměrně částky 866.940 Kčs, takže ČSA utržily v roce 1967 na této trati celkem 45.948.000 Kčs, což znamenalo zisk 12.562.000 Kčs.¹²⁷

Provoz do Havany se však s nasazením proudového letadla Iljušinu Il-62 prodražil o více než 500 tisíc Kčs a navíc měl stroj Il-62 nižší ložnou kapacitu než Bristol Britannia.¹²⁸ Pracovníci rozvoje podniku ČSA v roce 1973 propočítali, že průměrné náklady na provoz letadla Iljušin Il-62 na trati Praha-Montreal-Havana a zpět dosahují částky 1.169.036 Kčs, což při uskutečnění 52 zpátečních letů

ročně představovalo celkovou sumu 60.789.872 Kčs.¹²⁹ Průměrné tržby v roce 1973 na této lince dosahovaly pouhých 864.082 Kčs, což znamenalo vysokou ekonomickou ztrátu 304.954 Kčs na jedné zpáteční relaci.¹³⁰

XIII. Postavení ČSA na Kubě, zdroje substrátu a hlavní obchodní partneři

Československé aerolinie udržovaly letecké spojení s Kubou v souladu s ekonomickými a politickými zájmy Československa v letech 1962–1990. Zahraniční politika Kuby se od 60. let soustředila na intenzivní spolupráci se zeměmi socialistického společenství. Československo, podobně jako další státy RVHP v čele se Sovětským svazem, poskytovalo Kubě všestrannou internacionální pomoc, která přispívala k rozvoji tamního hospodářství. Socialistické Československo se stalo významným kubánským partnerem mimo jiné v dodávkách zbraní, střeliva a dalšího vojenského materiálu.¹³¹ Intenzivní politické styky vyvrcholily návštěvou kubánské delegace vedené Fidelem Castrem v Československu v roce 1972 a o rok později návštěvou generálního tajemníka ÚV KSČ Gustáva Husáka na Kubě. Zřízení a provozování přímého leteckého spojení mezi Prahou a Havanou bylo tedy nedílnou součástí rozvíjení vzájemných politických, kulturních i hospodářských vztahů mezi oběma státy. Jak níže uvidíme, kubánský trh nabízel pro Československé aerolinie poměrně omezený prostor k rozvoji obchodních aktivit.

Linka Praha-Havana a zpět byla dlouhodobě ovlivňována celkovou politickou a hospodářskou situací na Kubě. Efektivnost linky závisela v první řadě na vzájemných vztazích mezi Československem a Kubou a pochopitelně též na politicko-ekonomických stycích mezi ostatními zeměmi socialistického tábora a „ostrovem svobody“. Restrikce tamního režimu prakticky znemožňovaly větší uplatnění linky na západních trzích a znemožňovaly tranzit cestujících přes kubánské hlavní město do dalších bodů, což výrazně ovlivňovalo atraktivnost této linky na mezinárodním trhu letecké přepravy.

Postavení ČSA na místním trhu bylo od počátku zahájení provozu poměrně komplikované, neboť dominantní roli na trhu držela místní společnost Cubana de Aviación, přičemž celkové výsledky ČSA byly fakticky podmíněny technickými a kapacitními možnostmi této domácí letecké společnosti. Tento důvod byl dán tím, že na ostrově panoval velmi omezený režim cestování Kubánců do zahraničí, tím pádem neexistoval ani volný trh letecké přepravy, ani individuální turistika. Přísný režim v oblasti cestování do ciziny vyvrcholil v roce 1964. Od tohoto roku nebyly vůbec povoleny soukromé cesty Kubánců do zahraničí. Tyto restrikce cestovního ruchu fakticky neumožňovaly cizím leteckým přepravcům klasickou akviziční práci v podchycení místních zdrojů

cestujících a komoditního substrátu. Navíc kubánský vlajkový dopravce těžil již v 60. letech z politiky přednostního směřování těch zahraničních expertů na své linky, kteří byli placeni ze strany kubánské vlády.¹³²

Tento fakt byl dále ještě více umocněn následným zavedením systému devizových kontrol v roce 1976, v jehož rámci byl téměř veškerý kubánský substrát primárně předáván k přepravě společnosti Cubana de Aviación. V rámci této monopolní politiky musely jednotlivé kubánské podniky při nákupu letenek pro své zaměstnance nejprve rezervovat místa u domácího dopravce, aby nedocházelo k nežádoucím devizovým únikům, které by poškozovaly kubánskou ekonomiku. Teprve v případě, že bylo knihování plné a v letadle se nedostávalo místa, vystavili pracovníci Cubany de Aviación potvrzení, jež opravňovalo kubánský podnik provést nákup letenky u cizího dopravce.¹³³ Tato úsporná ekonomická opatření výrazně ztěžovala akviziční podmínky všem cizím leteckým společnostem působícím na ostrově.

V 60. letech se také plně projevila celkově nízká úroveň poskytovaných služeb, což výrazně snižovalo atraktivitu ostrova v rámci aktivního cestovního ruchu. V této věci jsou výmluvná slova prvního obchodního zástupce ČSA Bohumila Valčíka, který zhodnotil situaci v roce 1968 na Kubě tímto způsobem: „Při srovnání s rokem 1965 (kdy jsem se vracel do ČSSR po skončení přidělení v Havaně) jsem po letošním příjezdu na Kubu konstatoval výraznou změnu v celkové politické a hospodářské situaci země. Je to důsledek zhoršených vztahů Kuby k soc. zemím, zejména k SSSR a ČSSR (karibská krize, politické procesy v Havaně, vývoj v ČSSR atd.), blokády Kuby i samostatných vnitřních poměrů v zemi. Prakticky se to projevuje v poměru lidí (zejména funkcionářů) k pracovníkům uvedených zemí, v mimořádných hospodářských potížích se zásobováním obyvatel, ve službách, zostření přidělového systému potravin, v úsporných opatřeních vlády (radikální omezení přidělu pohonných hmot), v náladě obyvatel atd. V současné době je hlavní úsilí zaměřeno na práci v zemědělství (sklizeň cukrové třtiny, budování nových kávových plantáží, chov dobytka). Pracovní síly jsou zajišťovány z řad brigádníků ze závodů a úřadů... Na rozdíl od nedostatečného zásobování domácností potravinami jsou dobře zásobeny restaurace. To má za následek několikahodinové fronty s přidělováním čísel na jídlo, rostoucí nespokojenost a problémy mezi lidmi navzájem... Relativně nejlepší postavení mají vojáci, kteří také tvoří hlavní kádr všech politických, státních i hospodářských funkcionářů v celostátním i provinciálním měřítku.“¹³⁴

Navzdory výše řečenému od 70. let postupně rostl zájem o přírodní krásy a pamětihodnosti Kuby. Tím se také úměrně zvyšoval počet návštěvníků z celého světa. Hlavní zdroj platicích pasažérů tvořily organizované zájezdy turistů s přesně stanoveným programem, který sestával z návštěvy Havany a pobytu v přímořském letovisku Varadero. Tyto zájezdy mířily na Kubu zejména

z Kanady, odkud vypravovala letecká společnost Air Canada spojení s denní frekvencí z Montrealu a Toronta včetně charterových linek, jež zajišťovaly společnosti Quebecair a Canadian Pacific. Ve větší míře se uplatňovala také tzv. sociální turistika organizovaná zejména odborovými svazy. Na Kubu proudili také turisté ze zemí socialistického tábora, dále ze Skandinávie, Itálie a Francie a v neposlední řadě z mnoha latinskoamerických států – Mexika, Venezuely, Panamy, Kostariky atd.¹³⁵

První českoslovenští specialisté byli vysíláni na Kubu v rámci vědecko-technické spolupráce a technické pomoci v roce 1960. Naopak od roku 1961 proudili směrem do Prahy první Kubánci na studijní a pracovní pobyty.¹³⁶ Zdrojem substrátu pro ČSA tak byli od roku 1962 především českoslovenští odborníci včetně zahraničních expertů dlouhodobě pracujících na Kubě v různých technických, hospodářských, obchodních a kulturních odvětvích, kteří byli vysíláni na karibský ostrov podnikem zahraničního obchodu Polytechna. Československou kolonií na Kubě tvořil v 60. letech přibližně jeden tisíc expertů, kteří byli přepravováni mezi Havanou a Prahou zejména v období letních měsíců, kdy odjížděli na dovolenou zpět do vlasti. V této souvislosti je třeba uvést, že od roku 1966 dopravu československých odborníků na největší karibský ostrov (placenou z prostředků kubánské vlády) zajišťovala převážně společnost Cubana de Aviación, neboť kubánská národní banka byla ochotna proplatit tyto cesty pouze tehdy, pokud je zajistil domácí vlajkový dopravce.¹³⁷ Za této situace docházelo při přepravě československých expertů k paradoxním problémům, pokud je navštívili jejich rodinní příslušníci. Pobyt členů rodiny na Kubě byl mimo rámec obchodního kontraktu mezi Polytechnou a jejími kubánskými partnery a byl tedy ryze soukromou záležitostí. Při zpáteční cestě však chtěly rodiny obvykle cestovat společně jedním letadlem, ale čs. experti měli vystavenou letenku od Cubany de Aviación, s níž měli proletět zpáteční úsek do Prahy, kdežto jejich příbuzní cestovali s ČSA. V takových případech se čs. pracovníci dožadovali (někdy i nevybíravým způsobem) endorsace letenek ČSA na Cubanu de Aviación pro své děti, aby neletěly samy. ČSA obvykle souhlasily s endorsací, pokud byla dohodnuta vzájemná výměna cestujících s Cubanou de Aviación a pokud nebyla žádná ze společností nijak finančně krácena.¹³⁸

Další významný zdroj osobního substrátu pro ČSA tvořili zaměstnanci všech akreditovaných zastupitelských úřadů socialistických států v Havaně, kubánští straničtí a vládní představitelé, studenti vojenských škol a akademií všech socialistických zemí, kubánští dělníci, sportovci a pracovníci místních kulturních organizací. Dále též českoslovenští organizovaní turisté, kteří cestovali na Kubu s Čedokem, jenž však letecké zájezdy do Havany v různých obdobích rušil a opětovně obnovoval. Na základě reciproční dohody mezi Čedokem a tehdejší jedinou kubánskou cestovní kanceláří INIT přepra-

vovaly ČSA v letech 1962–1963 také několik skupin kubánských turistů. Styky s cestovní kanceláří INIT udržovaly ČSA zejména kvůli možné přepravě cizích turistů na Kubu. V omezené míře tak docházelo k dopravě západní a latinskoamerické klientely. ČSA v druhé polovině 60. let také participovaly na přepravě několika organizovaných skupin ruských turistů ve spolupráci se sovětskou cestovní kanceláří INTURIST.¹³⁹

Je třeba připomenout, že vzhledem k podstatným limitům v kubánském cestovním ruchu se akviziční činnost zaměřovala výhradně na oblast Havany, kde byly soustředěny centrální úřady, velké kubánské společnosti, velvyslanectví a jejich obchodní oddělení, podniky zahraničního obchodu apod. Hlavní akviziční metody spočívaly převážně v osobních návštěvách a udržování stálých kontaktů zástupce ČSA na Kubě s místními zaměstnanci pracujícími v cestovním ruchu.

Hlavním obchodním partnerem ČSA na Kubě byla jediná domácí cestovní kancelář Cubatur, která byla zároveň akreditovaným prodejcem IATA a s níž ČSA spolupracovaly při organizování přepravy kubánských turistů mířících do Československa, případně do ostatních zemí socialistického bloku, do nichž neexistovalo z Kuby pravidelné letecké spojení. Kromě toho společnost Cubatur smluvně zajišťovala pro posádky ČSA ubytování v Havaně a jejich transfer na letiště a zpět. Československé aerolinie dále kooperovaly s místními podniky zahraničního obchodu a s ústředními orgány kubánské státní správy, zejména s kubánským ministerstvem kultury, jež do Československa a dalších států střední a východní Evropy vysílalo kubánské herce a různé místní folklórní skupiny. Spolupráce probíhala také s ministerstvy zahraničních věcí, obrany, vnitra a zahraničního obchodu a dále s Ústředním výborem Komunistické strany Kuby. Čilé vazby byly udržovány zejména s kubánskou sportovní organizací INDER, která zajišťovala zahraniční cesty místních sportovců na mezinárodní sportovní akce po celém světě a která měla rozsáhlé zahraniční styky v oblasti tělovýchovy. Pro ČSA byla významným obchodním partnerem také místní společnost ICAP, která se věnovala pořádání kongresů a sympozií na Kubě. Prodej letenek byl prováděn zejména na vlastní trať Havana-Praha a v menší míře na přípoje z Prahy do Moskvy, Sofie, Berlína a Bělehradu.

Většina zboží byla na největší karibský ostrov dovážena loděmi. Kuba vyvážela do Československa zejména surový cukr, melasu, sirup, alkoholické nápoje, nápojové koncentráty, jižní ovoce a doutníky. Na palubách ČSA byly z těchto položek přepravovány zejména čerstvé pomeranče, grapefruity a doutníky. Jistou zajímavostí je, že v 60. letech byla také pokusně provedena letecká přeprava živých langust z Havany do Paříže přes Prahu prostřednictvím kontraktu se společností Empresa Exportadora del Caribe.¹⁴⁰ Co se týká pověstného kubánského tmavého a bílého třtinového rumu a slavných doutníků,

tak Československé aerolinie je nakupovaly na místním trhu za nesměnitelné kubánské pesos a následně je prodávaly na svých linkách za americké dolary, čímž docilovaly zhodnocení jinak nekonvertibilní clearingové kubánské měny za směnitelné tvrdé valuty.¹⁴¹

XIV. Propagační činnost ČSA na Kubě

V reklamní činnosti využívaly ČSA veškerých forem, které umožňovalo státně řízené národní hospodářství Kuby. Propagace spočívala zejména v inzerci v kubánském i latinskoamerickém tisku, která byla realizována přes podnik zahraničního obchodu Rapid. Reklama byla pravidelně uveřejňována v týdeníku Bohemia určeném po kubánský trh a Panorama económico latinoamericano zaměřeném na jihoamerický trh. ČSA se také soustředily na rozdávání letových řádů a dalších reklamních materiálů v mezinárodních havanských hotelech. Pořádaly také tiskové konference a výstavy v československém kulturním domě Casa de Cultura Checoslovaca v Havaně.¹⁴² ČSA si také předplatily reklamu v kubánském rozhlase. V televizi se pouze sporadicky objevovaly zprávy o provozu Československých aerolinií na Kubu, neboť v televizi nebyla povolena reklama. Zahraniční zastoupení ČSA také spolupracovalo s korespondentem Československé tiskové kanceláře v Havaně. Pravidelně byly také pořizovány fotografie významných osob i delegací přepravovaných na lince z Prahy na Kubu. Na dálničních nájezdech do metropole byly navíc nainstalovány billboardy Československých aerolinií s nápisem „Con ČSA a cuatro continentes“.

Pro případ nepravidelností a zpoždění linek měly ČSA sjednanu smlouvu z 1. prosince 1964 s přepychovým hotelem Riviera v Havaně, který zajišťoval ubytování a stravu pro cestující v tranzitu. Posádky bývaly též ubytovány v havanském hotelu Capri.¹⁴³ Ubytování posádek a jejich odvoz na letiště a zpět zajišťovala smluvně pro ČSA místní cestovní kancelář Cubatur.

Podívejme se nyní na tržby stanice Havana.

Rok	Tržby v Kčs ¹⁴⁴
1965	4.124.900
1966	6.916.700 ¹⁴⁵
1967	7.803.800
1968	6.224.400
1970	4.697.800
1971	6.633.600
1972	7.188.600

1973	6.638.800
1974	8.948.376
1976	14.341.877,94
1977	14.274.703,44

Většina realizovaných tržeb pocházela z vlastní linky Praha-Havana-Praha, v menší míře také z přípojů do Moskvy, Berlína, Bělehradu a Sofie.¹⁴⁶

Níže ještě uvádíme náklady stanice ČSA v Havaně, které se zachovaly pro období let 1970–1974.

Rok	Náklady v Kčs ¹⁴⁷
1970	219.535
1971	290.200
1972	287.700
1973	224.779
1974	180.584



FOTO 52
Pohled na
letadlo Bristol
Britannia na
starém letišti
Praha-Ruzyně.



FOTO 53
Pohled na
Bristol Britannia
318 (OK-MBB)
na starém
ruzyňském
letišti. V popředí
Tupolev
TU-104A.

FOTO 54
Iľušiny Il-62 létaly do Havany
od roku 1969.



FOTO 55
Odpočinek v Praze po
náročném transkontinentální
cestě z havanského letiště
José Martí. Letadlo Bristol
Britannia společnosti
Cubana de Aviación
v původním barevném
schématu.



FOTO 56
Bristol Britannia v typických
barvách kubánského
vlajkového dopravce.





FOTO 3
De Havilland
DH-106 Comet 4C
se chystá k odletu
z Prahy do Káhiry.



FOTO 4
Detailní pohled na
letadlo De Havilland
DH-106 Comet 4C
společnosti United
Arab Airlines.



FOTO 5 Vzácný detailní snímek letícího Iljušinu Il-18.

FOTO 6 Pohled na letící Iljušin Il-18 s atraktivní kulisou bílých mraků. Letadlo dosahovalo rychlosti 625 km/h.





FOTO 22 Letuška ČSA v tzv. „americké“ uniformě, kterou si oblékaly palubní stewardky od roku 1970 výhradně na prestižních linkách do USA a Kanady.

FOTO 23
Podává se „hors d'oeuvre“ –
předkrm v podobě bohatého
nářezu pro cestující „First
Class“ v Iljušinu Il-62 na trati
do New Yorku.



FOTO 24
Letuška se chystá
k servírování druhého
předkrmu – studené hovězí
pečeně. Roastbeef byl
oblíbenou pochoutkou na
dálkových linkách ČSA.





FOTO 41 Pronajatý Iľušin Il-62 ČSA v netradičnom zbarvení a se sovětskou imatrikulací na letišti v Phnompenhu.



FOTO 43 Letící TU-104A (OK-LDC).

FOTO 42 Rušný provoz na letišti v Praze. V popředí dva Iľušiny Il-62 a v pozadí letadla typu Tupolev TU-134A.



FOTO 44 TU-104A (OK-LDA) roluje na startovací dráhu.

