



2016

Aerovkár

Č A S O P I S A E R O C A R C L U B U

AERO CAR CLUB PRAHA, z.s.

v Českém klubu historických vozidel, z.s.

Arbesovo náměstí 1029/1, 150 00 Praha 5



Zrekonstruované hangáry v areálu Staré Aerovky v Praze – Letňanech

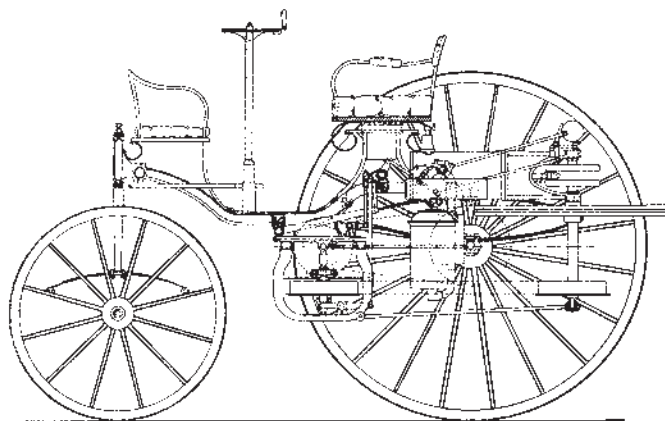
č. 2



Vážení aerovkáři,

jsou výročí, na která bychom neměli zapomenout. Pro nás veteránisty, ale především automobilisty, je to 130. výročí „vzniku“ automobilu, archaicky lépe řečeno samohybu. Slovo *vzniku* dávám do uvozovek záměrně. Můžeme a nemusíme pochybovat o prvenství Carla Benze, vzpomeňme na Siegfrida Marcuse, G.B. Seldena, Gottlieba Daimlera a další, kteří více či méně úspěšně zkoušeli své samohyby ještě před Benzem nebo s ním současně. Carl Benz však jako první dostal na svůj samohyb celkový patent 29. ledna 1886. Ten byl psán doslova na „vůz s plynovým pohonem“. V okolí Mannheimu se Benz proháněl závratnou rychlostí až 15 km/hod. 3. července 1886 uskutečnil první veřejnou jízdu a dojdeme, že úspěšnou. Je až s podivem, že tehdejší Německo, které dlouhodobě vnímáme

jako zemi s velmi progresivním přístupem k novým vynálezům, dlouho nebralo Benzův samohyb vážně.



Manželé Benzovi – úžasná a půvabná lidé s úžasným vynálezem

Mnoho převratných vynálezů bylo v době svého vzniku zatracováno s myšlenkou nepoužitelnosti ve všeobecném rozsahu. Když si dnes ale uvědomíme, že tehdy již více než půl století úspěšně fungovala parní železnice ku prospěchu a prosperitě civilizace, je dobová neprozíravost k silničnímu benzinovému vozidlu překvapující, zvláště proto, že se „silniční pára“ díky svým parametrům příliš neosvědčila.

S výročím vzniku automobilu se váže ještě jedna priorita, a to je první žena za volantem – paní Bertha Benz. Dodnes jsou ženy řidičky mnohým mužům automobilistům trnem v oku, ale nepodceňujme je. Ty, které „ryze mužský zájem“ berou opravdu vážně, jsou mnohdy lepšími řidičkami než muži, což se v historii automobilismu mnohokrát potvrdilo. Vraťme se však k paní Bertě. Za těch 130 let se slil letopočet vzniku automobilu s rokem slavné cesty, která se uskutečnila až v srpnu 1888. Traduje se, že paní Bertha nechala manželovi na stole vzkaz: „Jedeme za babičkou“ a se svými dvěma syny vyrazila na cestu 180 km dlouhou (myšlena je i zpáteční jízda). A můžeme zase pochybovat o jednom prvenství, protože dobové materiály praví, že řídil patnáctiletý syn Eugen. Paní Bertha prý neměla o řízení samohybu ani tušení, narozdíl od svých synů. Pravdou však také je, že vůz nezládal větší stoupání a chlapeci ho museli tlačit. Takže nejméně v těchto okamžicích paní Bertha opravdu řídila. Nejen to, ona svého muže v jeho práci a vizi velmi podporovala.

Když vyjela první aerovka z bran továrny, byl „první samohyb“ již automobilovým kmetem, dávno obdivovaným v expozici Deutsches Museum. „Otec automobilu“ Carl Benz se dožil opravdového rozmachu automobilu, zemřel 4. dubna 1929, tedy v roce, kdy se „narodil“ automobil AERO. Paní Bertha se dožila požehnaného věku 95 let, zemřela 5. května 1944.

Myšlenka, že si postavíme samohyb a bez řidičského oprávnění, technické kontroly a povinného ručení se vydáme na cestu, byť rychlostí postaršího koně, je dnes nepředstavitelná. Rozvoj automobilového průmyslu a využívání automobilu dospělo v současné době do takových rozměrů, že jsme my automobilisté všemožně omezovali. O tom snad někdy přistě.

Výročí vzniku automobilu není tak úplně kulaté, ale 150. výročí si již s velkou pravděpodobností na stránkách Aerovkáře nepřipomeneme. Proč? Protože Aerovkář již nebude existovat.

– JK –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zasílání **inzerátů a příspěvků** do našeho zpravodaje je – aerovkar@email.cz – redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. Prosím, uvádějte u dotazů i Vaše telefonní (mobilní) čísla. Dále prosím! Pro své příspěvky vybírejte jen ty fotografie, které chcete u článku mít! Děkuji za pochopení.

P.S. – Ještě připomínám; můžete zasílat i inzeráty (koupě, prodej).

– red –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Oprava tisku: V Aerovkáři č. 5/2015 došlo k chybnému přepisu příjmení p. Rejthara. V článku Lidé kolem Aerovek (str. 12 – 13) je příjmení uvedeno nesprávně p. Rejtar. Za chybu se p. Rejtharovi ml. a čtenářům omlouvám.

– JK –

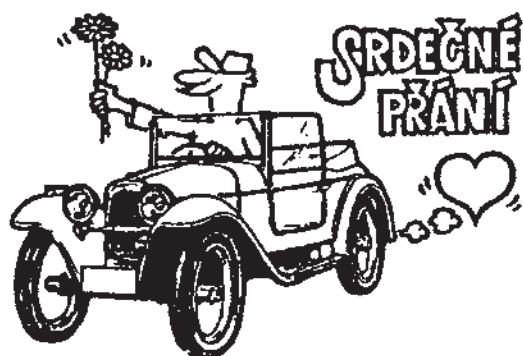


Nejstarší žijící zaměstnanec továry Aero

pan JAROSLAV KUČERA

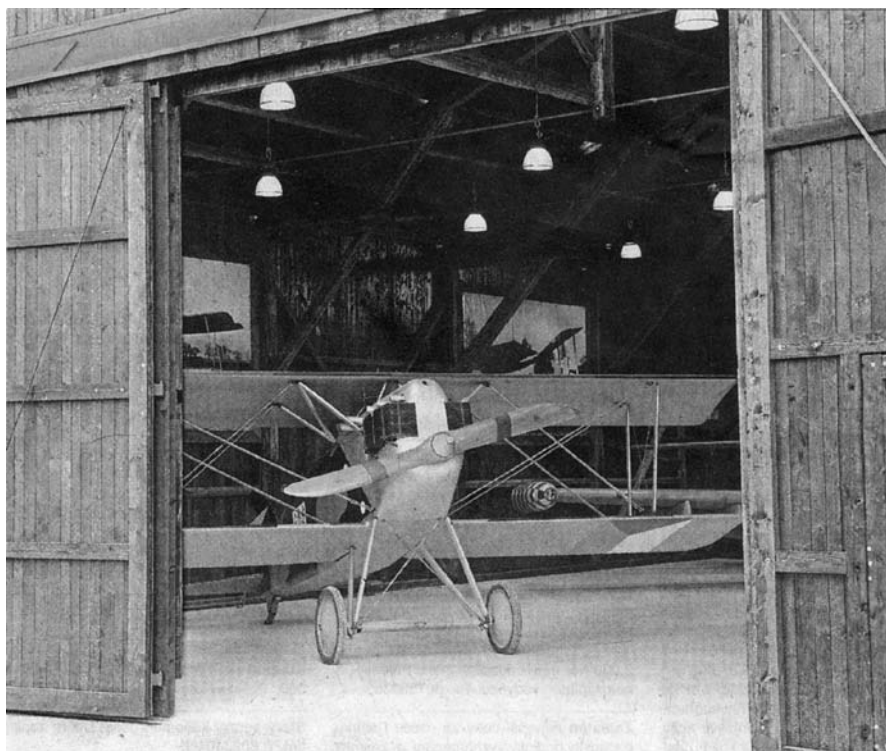
oslavil 16. prosince 2015 své 95. narozeniny.

Do dalších let přejeme hodně zdraví!



Budoucnost objektu Stará Aerovka

Pod tímto titulkem se v minulém čísle Aerovkáře skrývala zpráva o záchraně historických hangárů Staré Aerovky v pražských Letňanech. Vpravdě společenskou a téměř neuvěřitelnou událostí je již dokončená rekonstrukce hangárů č. 5 a 6.



Z hangáru vyhlíží letoun A-18

Letecké hangáry jsou prohlášeny kulturní památkou a jejich současný majitel státní podnik LOM Praha (Letecké opravy Malešice Praha) v nich zřizuje ve spolupráci s Vojenským historickým ústavem stálou expozici převážně československého leteckého průmyslu. Rekonstrukce probíhala přibližně od roku 2014 za finanční podpory Norských fondů. Z této spolupráce vznikla také myšlenka uspořádat v budoucnu výstavu norské a československé odbojové činnosti za druhé světové války. Připomeňme si slova norské velvyslankyně paní Siri Ellen Sletner: „Zachraňujeme něco velice důležitého pro budoucí generace. A je také důležité toto dědictví zpřístupnit veřejnosti“.

Zajímavé je, že hangáry původně stály přímo v areálu kbelského letiště. Za války, v letech 1940 – 41, byly přemístěny na současné místo v sousedních Letňanech, což je vzdušnou čarou necelý km.

Den otevřených dveří proběhl poslední dubnovou sobotu a trvalé zpřístupnění pro veřejnost má být oznámeno v nejbližší době.

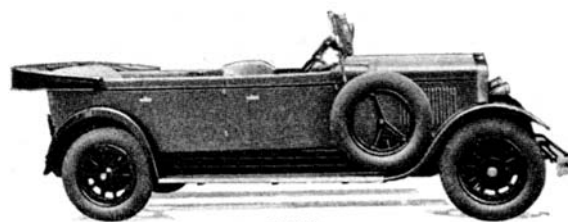
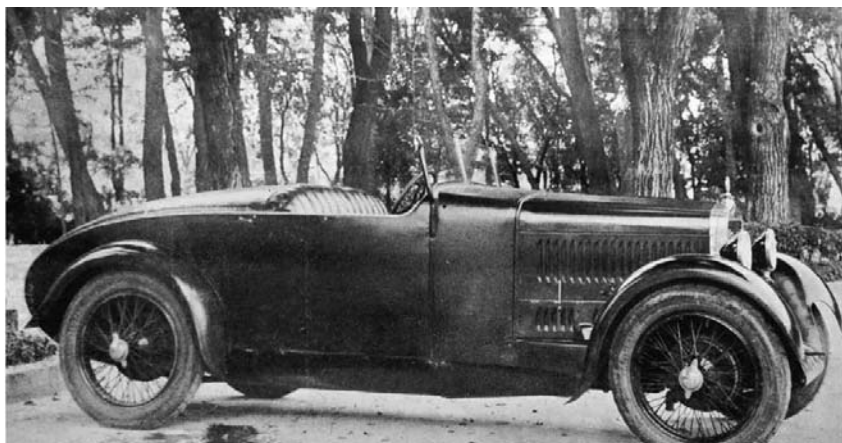
– JK –



LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.

Automobil Gobron

Hledal jsem nedávno v literatuře cosi o neobvyklých motorech v automobilech ze 20. let minulého století a narazil jsem na jednu – u nás málo známou – značku „Gobron“. Vozík na fotografii nápadně připomíná malou aerovku – podle brzd „662“.



1923.
4-válec šoupátkový, 65 × 110 mm, výkon 6/22 ks.

Historie výrobce automobilu vesměs není většinou jednoduchá a nejinak tomu je i v tomto případě. Začátky byly téměř klasické – v roce 1898 se rozhodli dva muži spojit své síly a pustit se do výroby automobilů. Průmyslník Gustave Gobron a inženýr Eugène Brillie – konstruktér motoru s protiběžnými písty. V Paříži nejdříve stavěli pod značkou Gobron-Brillie auta s motorem vzadu, po dvou letech přesídlili do Boulogne-sur-Seine a vyráběli i vozy s motorem vpředu. Motory byly buď dvouválece 2,3 l nebo čtyřválece 4,6 l. Památným dnem byl 17. červenec 1904, kdy jejich automobil s 15 litrovým motorem jako první překonal v letmém kilometru rychlost 100 mil/hod. Gobron se v roce 1903 osamostatnil a vyráběl celkem konvenční

vozy této značky. Po 1. světové válce zahájil v Levallois výrobu modelu 25 CV s šoupátkovým motorem s protiběžnými písty. V roce 1925 došlo na vyobrazený vozík s jednoduchým 4 válcem SV 1327 nebo 1500 ccm. Značka se nedařilo a zanikla v roce 1930. (Poznámka: vozík podobného provedení se objevil už v roce 1923, ovšem s motorem Chapuis-Dornier OHV 1,5 l.)

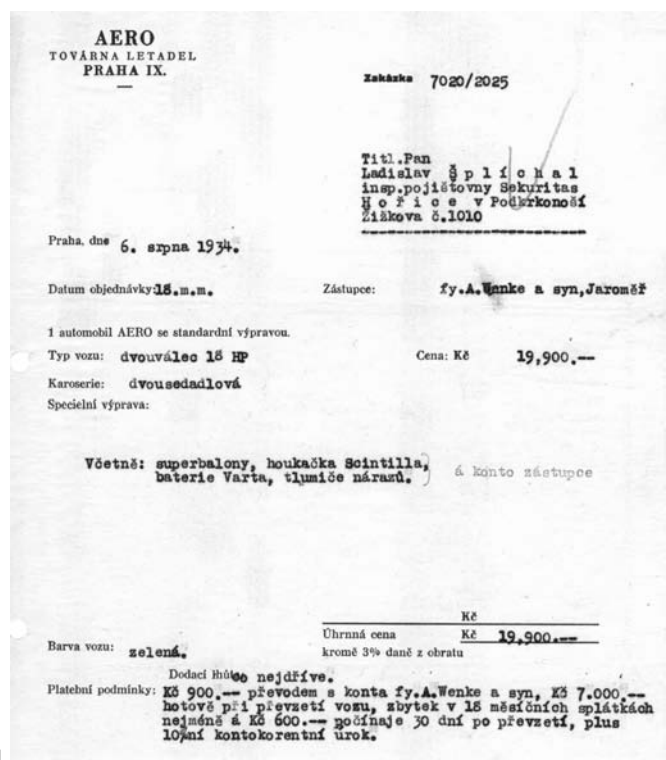
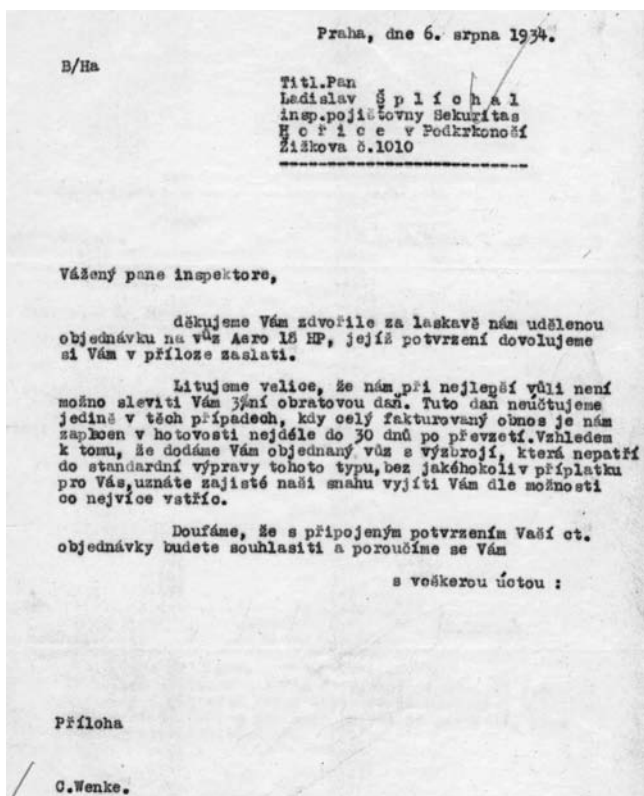
Nabízí se domněnka, že na Francii orientovaný ing. Břetislav Novotný mohl o tomto vozíku vědět a jeho tvary jej mohly při návrhu ENKY inspirovat. Při návrhu motoru se ovšem držel své vlastní koncepce. Jak dalece může být tato moje teorie pravdivá, je ovšem ve hvězdách.

Příspěvek zaslal Karel Jičínský

Prodej vozů AERO pomocí regionálního zástupce.

6. pokračování

V předchozím čísle jsme zveřejnili první dva dokumenty obchodního případu Šplíchal z archivu fy Wenke a nyní pokračujeme s dalšími. Po obdržení podepsané objednávky potvrzuje



AERO AUTOMOBILY
Obchodní zápisce
A. Wenke & syn, spol. s r. o.
Jaroměř

OW/K 9./8. 1934.

Pan Ladislav Šplíchal,
inspektor pojišťovny Sekuritas,
Hořice v Podkrkonoší.

Odvolaáváme se na věřejně Vaši rozmluvu s naším panem Oldřichem Wenke a sdělujeme Vám zvořile, že v tomto případě, budete-li splátkové podmínky prováděti prostřednictvím našeho bankovního spojení, nebudeme Vám štítati dan z obrátu. V opačném případě, t. j. budete-li splátkové podmínky prováděti přímo továrna, nemohli bychom s touto záležitostí nic dělati. Ovšem kdybyste nám na vůz složil přes 2/3 v hotovosti, prosadili bychom i v továrně slevu daně z obrátu. Poroučíme se Vám v dokonalé účtě:

ky

AERO
TOVÁRNA LETADEL PRAHA - VYSOČANY

TELEGRAMY: AERO PRAHA.
TELEFON ČÍS. 265-4 6, 42 - 48 - 49.

Praha, dne 15. srpna 1934.

La/Ha

Titl. Firma
A. Wenke & syn
Jaroměř

Věc: Lad. Šplíchal, Hořice - 7020/2025

Odvolaáváme se na výše uvedenou objednávku sděláme Vás zvořile o zprávě, sdělili jsme zmíněnému zákazníkovi vůz již předali, abychom jej mohli využítovati.

Poroučíme se Vám

s veškerou účtou :
AERO
TOVÁRNA LETADEL PRAHA - VYSOČANY

obchodní oddělení továrny AERO zahájení prodeje a posílá zákazníkovi dne 6.8.1934 dopis, v jehož příloze je specifikace vozu a platební podmínky. V dalších dnech proběhlo jednání mezi zákazníkem a p. Oldřichem Wenke o možnosti slevy z ceny, výsledek je zřejmý z dopisu, který byl zaslán p. Šplíchalovi 9.8.1934. V dopisu zasláném 15.8.1934 se obchodní oddělení továrny dotazuje u fy Wenke, jestli byl již objednaný vůz předán. Reakcí je dopis ze dne 18.8.1934 s popisem situace. 22.8.1934 přichází prodejci zpráva ze společnosti DISCRETIA, ze které je patrné, že zákazník by mohl mít problémy se zaplacením vozu.

AERO AUTOMOBILY
Obchodní zápisce
A. Wenke & syn, spol. s r. o.
Jaroměř

OW/K 18. srpna 1934.

Titl. firma Aero,
továrna letadel,
Praha - Vysočany.

Věc: Lad. Šplíchal, Hořice - 7020/2025

V odpovědi na Vaš ot. dopis ze dne 15./8. sdělujeme Vám zvořile, že jsme zmíněnému zákazníkovi vůz dosud nepředávali a nachází se v našem skladě. Pan Šplíchal vyjednáví totiž se svojí pojišťovnou, kterou zastupuje, o bezúročnou zálohu na tento vůz a hodlá jej převzítí teprve po projednání této záležitosti. Jakmile bude vůz dodán, ihned Vás vyrozumíme. Znamenáme se v plné účtě:

ky

Zemskou politickou správou koncesované Zpravodajství
majitel „DISCRETIA“ Josef Fíxa
Tu - i cizozemské informace. - Zprávy: expresní, telegrafické a speciální.

TELEFON 40. V Českých Budějovicích, dne 22. srpna 1934 -
III, Zlatá ulice č. 8.

Pro úvár bez záruky solventního ručitele nezá doporučiti. Týká se: Ladislav Šplíchal.....Hořice Žižkova 1010.

Dotazovaný narodil se v roce 1900, jest ženat s manželkou Vlastou roz. Bělouškovou narozenou v roce 1907. Na zdejší místo přišel z Ústí n/Orl. a jest zde zástupcem pojišťovny "SECURITAS". Služební poměr jest provázen i obdrží jmenovaný odměnu za uskutečněné obchody. Výše jeho příjmu není známa. Nemovitého neb jinak viditelného majetku nevlastní a jsou jeho majetkové poměry dosti nepřiznivě posuzovány. Osobně sice závažného se o něm neprosířchá, jest však známo, že žije poněkud nad poměry, takže se svým příjmem nevystačuje. Svým platebním povinnostem velice nepravdělně dostává, jest též známo, že zde stávají značnější starší závazky, již plnění činí mu značných obtíží a docházelo v dřívější době i k častějším exekucím. Celkový posudek pro poskytnutí úvěru zde není příznivý a jest nutno v případě povolení tohoto vyžádati si spoluzáruky solventního ručitele.

A. Wenke & syn, Jaroměř.

Po 3 měsících od podepsání objednávky je kupující dopisem datovaným 16.10.1934 vyzván k odebrání vozu, který je po celou dobu připraven a uskladněn u fy Wenke. Zákazník si vůz nepřevzal a tak následuje další žádost, tentokrát od obchodního oddělení AERO datovaná 7.11.1934. Korespondence pokračuje dopisem zasláným p. Šplíchalovi firmou Wenke dne 10.11.1934.

AERO AUTOMOBILY
Obchodní zápisce
A. Wenke & syn, spol. s r. o.
Jaroměř

OW/K 16. října 1934.

Vážený pan Ladislav Šplíchal,
inspektor pojišťovny Sekuritas,
Hořice v Podkrkonoší.

Dne 19./9. dovolili jsme si Vás zvořile požádati, kdy odeberete zakoupený vůz Aero 18 HP, který máme pro Vás rezervovaný již od července t.r. Továrna Aero nás urgue, kdy bude vůz předán a těžko můžeme tuto věc dále zdržovati, aby Vás továrna sama o odebrání vozu neurovala.

Prosíme Vás tudíž, abyste nám v brzkou oznámil, co v této záležitosti hodláte podniknouti a znamenáme se v dokonalé účtě:

ky

Praha, dne 7. listopadu 1934.

B/Ha

Titl. Pan
Lad. Šplíchal
insp. pojišťovny Sekuritas
Hořice v Podkrkonoší
Žižkova 1010

Jak nám sděluje naše zastoupení firma A. Wenke & syn v Jaroměři, objednal jste u ní 1 dvouválec Aero 18 HP, který se nachází na skladě u zmíněné firmy. Jelikož jste tento vůz do dnešního dne ještě neodebral, žádáme Vás zvořile, abyste nám laskavě oznámil, kdy jej hodláte převzítí.

Očekáváme Vaše ot. správy a poroučíme se s veškerou účtou :

Co: Wenke.

UTOMOBILY
 prodej záruky
 na 3 a 5 let, správně oddělení
 v Praze - Vysočany

ON/X
 20./11. 1934.

Pan Lad. Šplíchal,
 inspektor poj. Spkuritas,
 Hořice v Podkrkonoší.

Obdrželi jsme z továrny Aero kopii dopisu, jímž Vás upozorňuje o převzetí objednaného vozu Aero. Prosíme, abyste firmě napsali, že v důsledku změny zastoupení vás odeberete později, až se vaše poměry ustálí, případně na jeře příštího roku. Píšeme firmě Aero v tomtož smyslu a prosíme, abyste dopis firmě Aero obratem odeslal, aby vám nezpůsobili zbytečné nepřijemnosti.

Znamenáme se v plné účtě:

ON/X
 20./11. 1934.

Titl. firma Aero,
 továrna letadel,
 Praha - Vysočany.

Týká se objednávky Lad. Šplíchal, Hořice.

Obdrželi jsme kopii dopisu, jímž urgujete odebrání vozu a jelikož jsme mezi tím s dotčným pánem jednali, sdělujeme vám následující:
 Pan Šplíchal znamená pravděpodobně svoje působitě, jelikož Hořice pro okruh jeho působení nejsou dosti výnosné a bude působiti příště buď v Rumburku nebo v Praze, resp. v okolí. Jest právě ohledně této věci jednáni se svým ustavem a z toho důvodu nemůže v přítomné době vás převzít a stane se tak buď koncem tohoto roku, resp. na jaře 1935.

Prosíme vás tudíž o laskavé potvrzení, že v případě odebrání vozu panem Šplíchalem v příštím roce bude nám tato objednávka zachována v plné provizi a čítána do počtu vozu, též v tom případě, kdyby si pan Šplíchal odebral jiný typ vozu nežli a nás objednal.

Očekáváme vaše laskavé vyjádření a znamenáme se v plné účtě:

V dopisu datovaném 20.11.1934 požaduje fy Wenke na továrně udržení provize z obchodního případu, pokud se zákazník přestěhuje do jiného regionu nebo odebere jiný typ vozu. Odpověď je zaslána dne 5.12.1934. Korespondence s továrnou pokračuje dopisem zasláným firmě Wenke 19.12.1934, ze kterého je cítit, že se prodej pravděpodobně neuskuteční. Odpověď je datována 2.1.1935.

AERO
 TOVÁRNA LETADEL PRAHA - VYSOČANY

TELEGRAMY: AERO PRAHA.
 TELEFON ČÍS: 265-4 6, 41 - 48 - 49.

Praha, dne 5. prosince 1934.

F/ra
 Titl. Firma
 A. Wenke a syn
 Jaroměř

Věc: Lad. Šplíchal, Hořice.

V odpovědi na váš dopis ze dne 20. n. n. dovolueme si poukázat na odstavce: Dodávky do cizích rájonn, ve Vaší letošní zastupitelské smlouvě, kde je výslovně uvedeno:
 "Pakliže zákazník v době po uzavření koupě a před uskutečněním dodávky změni svoje stálé bydliště do jiného rájonn, nebude toto předstřední při rozhodování o přiznání provize smotně uvažováno a zastupci, do jehož rájonn se zákazník před dodáním vozu přestěhoval, bude dotčným vás přiznán pouze jako jednotka do výpočtu superprovize.

Z toho plyne, že vám byla by připsána celá provize mimo superprovizi jednotka, ovšem toliko v případě, že by dosavadní objednávka zůstala v platnosti, nejvýše by se event. změnil typ vozu.

Tolik uvádíme k vaší bližší informaci a poroučíme se s veškerou účtou:

AERO
 TOVÁRNA LETADEL

AERO
 TOVÁRNA LETADEL PRAHA - VYSOČANY

TELEGRAMY: AERO PRAHA.
 TELEFON ČÍS: 265-4 6, 41 - 48 - 49.

Praha dne 19. prosince 1934.

K/ra
 Titl. firma
 A. Wenke & syn,
 Jaroměř.

Týká se: Ladislav Šplíchal, Hořice v Podkrkonoší.

Advokátní upomínka řísená na výše uvedeného sáka-níka o odběr vozu byla bezvýsledná. Pan Šplíchal odvolává se na výhradu v objednávce uvedenou, podle které má právo objednávku stornovati, jestliže neodbráti od pojistovny zvýšení paušálu na cestovné. Jelikož pozbyl mimo to i místo, žádá o zrušení objednávky.

Poroučíme se s veškerou účtou:

AERO
 TOVÁRNA LETADEL Dr. KABEŠ

Po 6 měsících od objednání je 4.1.1935 zaslán zákazníkovi továrnou AERO dopis, ze kterého je patrné, že obchodní případ nebyl dosud uzavřen. Objednaný vůz byl celou dobu připraven k předání a jistě firmě Wenke blokoval jednak finanční prostředky, ale i místo pro jiný automobil. Konečný výsledek není z dochovaných dokumentů zřejmý.

ON/Br.
 2. ledna 1935.

Titl. "Aero"
 Týká se: Lad. Šplíchal, Hořice: Praha-Vysočany.

V odpovědi na váš ot. dopis ze dne 19. prosince m. r. sdělujeme vám závořile, že pan Šplíchal má v objednávce uvedenou výhradu vázanou na zvýšení cestovního paušálu od své pojistovny. Jest též pravdou, že pozbyl nyní místo, takže v přítomné době jej nemůžeme nutiti k odebrání vozu. Napište mu lask., že objednávku zrušiti nemůžete, ale ponecháte ji v platnosti pro rok 1935. - Vedeme jej v patrnosti a v příslušné době bychom vás upozornili, aby bylo možno mu vůz bez obav dodatí.

Poroučíme se vám s veškerou účtou:

Praha dne 4. ledna 1935.

K/ra
 Titl. Pan
 Lad. Šplíchal,
 Hořice pod Krkonoší.
 Žitkova 1010.

Obsah vašeho listu ze dne 11. n. n. říseného na našeho právního zástupce pana Dra Kabeše vzali jsme na vědomí avšak sdělujeme s politováním, že vámi učiněnou objednávku zrušiti nemůžeme. Jsme však ochotni odložit dodací lhůtu do konce tohoto roku a doufáme, že během této doby bude vám možno objednaný vůz odebrati.

Poroučíme se vám s veškerou účtou:

C. Wenke.

Z uveřejněných materiálů je patrné, že ne vždy byl prodej vozů bezproblémový a v některých případech, i když jim byla věnována maximální péče, nebylo možné dosáhnout uspokojivého výsledku.

Dokumenty vypovídají o způsobu komunikace mezi obchodním oddělením firmy AERO a regionálními obchodními zástupci v prvních letech výroby vozů. Velice dobré a korektní vztahy se změnily po roce 1935, kdy továrna začala uplatňovat novou obchodní strategii. Ale o tom někdy příště.

Připravil Jarda Dufek – JD –

NA ČTYŘECH KOLECH

Aerogram z Brazílie *Aero*

Napsala nám paní Ela Slavíková-Feldhusenová, která je jedinou ženou vyznamenanou čestným odznakem (stříbrným) Sportovní komise AKRČS.

Toto vyznamenání obdrželo v letech 1931 – 1949 celkem 48 významných motoristických sportovců, z nichž dnes žijí jen Ela Slavíková, Emanuel Marha a Ladislav Štajner. (psáno v r. 1998 – pozn. red.)

Jaroslav Bříza

Milí přátelé, závodníci veteráni, ani nevím, jak mám své dnešní vyprávění začít. Snad poděkováním za vaše vlídné přijetí našeho rodinného přítele Míly Skácela při vaší členské schůzi. Když Míla přijel domů, hned mi telefonoval: „Musím ti něco příjemného říct. Čírou náhodou jsem byl na schůzi tvých přátel, závodníků veteránů v Autoklubu České republiky a cítil se tam, jako bych se s nimi už dávno znal.“ Potom Míla přijel k nám a vše mi podrobně vyprávěl.



*Fotografie pořízená u příležitosti
mých 85. narozenin*

Ale napřed musím srdečně poděkovat panu Jaroslavu Břízovi za jeho trpělivost a zaslání Veterána, k němuž vždy připiše velmi srdečná slova, která ohromně potěší.

Já si na vás všechny často vzpomenu, vezmu do ruky album a vybavuji si všechny ty soutěže a závody, které jsem prožila a přežila. Ani se nechce věřit, že člověk kdysi byl tak mladý, plný energie, elánu a nadšení pro sport. Totéž mi potvrdil i dr. Vladimír Kabeš, který u nás byl před několika lety se svou chotí Olinkou. Prožili jsme tehdy krásný večer a vlastně prohýřili celou noc vyprávěním a vzpomínáním, jak co bylo a je, v duchu staré české písničky „Nikdy se nevrátí, pohádka mládí ...“.

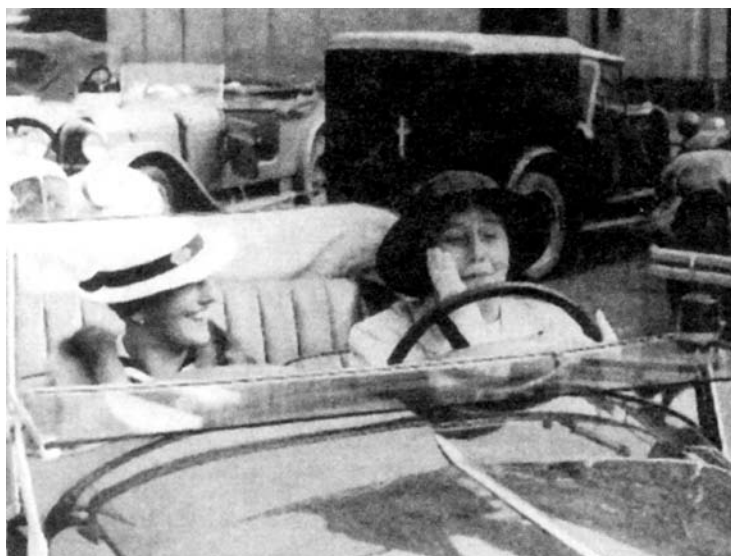
Bohužel ani nevím, kdo z našeho pověstného Modrého teamu ještě žije. Všichni jsme totiž na světě na konto propůjčeného času od Boha. Víím, že moje partnerka ve voze do Afriky, Helga, zemřela před několika lety. Víím také, že Zdenička je pořád mladá a čiperná, tak jí posílám přes oceán pusu!

Mnoho vzpomínek, které mi utkvěly v paměti, vám dnes píši o mé účasti na rychlostním závodě automobilů v Českém Brodě. Můj manžel Poldík se tehdy trochu divil, že se chci toho závodu zúčastnit, když on má být v době jeho konání na autosalonu v Paříži. Ale já přesto jela.

V Českém Brodě jsem se ubytovala v hotelu, před nímž pořadatelé umístili start závodu. Trénink jsem absolvovala bez potíží. Start závodu naší kategorie se konal druhý den, poměrně časně ráno. Proto jsem v hotelu požádala recepčního, aby mě v určitou hodinu ráno vzbudil. Jenže oni mě nevzbudili. Jak si tak spím, náhle slyším hluk nastartovaných motorů. Vylétla jsem z teploučké postele a uznala, že na oblékání už není čas. Na pyžamo jsem vzala nepromokavý plášť, obula střevice a cestou po schodech nasadila brýle a tak vylétla z hotelu. Můj ohromný spolujezdec a mechanik, pan Vidra, měl už Aerovku nastartovanou a zahřátou a sotva jsem dosedla – na startovacím semaforu se rozsvítila zelená. Rychle jedničku a už jsme to mazali. Ze zlosti, že mě nikdo nevzbudil, jela jsem první zatáčku riskantně a neušlo mi, jak se Vidra skrčil na znamení, že se mám trochu ovládnout. Ale jelo se mi skvěle a přestože startovalo hodně vozů, vyhráli jsme kategorii a dosáhli nejlepšího času dne. To vše v den svých narozenin. Vynesli mě z vozu a v tom pyžamu vyzvedli na ramena. To byl snad nejúspěšnější závod v mém životě.



*V budově Autoklubu, kde jsme byli v roce 1934 odměněni čestnými odznaky AKRČS.
Stojící (zleva): Schmidt, Vitvar, F. Juhan, Dusil, Szczyzicki. Sedící (zleva): Studený,
B. Sojka, Slavíková, Knapp, Hodáč*



S Annou Sedláčkovou za volantem, v novém voze Aero 30

Ela Slavíková předvádí Emiliu Villoresimu Aero 30 před závodem 1000 mil československých 1935. O několik hodin později ležela E. Slavíková na operačním lůžku ...

Z uvedeného závodu mám fotografii, právě z vyhlášení vítězů. Až ji najdu, pošlu vám ji. Prozatím příkládám několik jiných fotografií. Na jedné jsem s populární herečkou Annou Sedláčkovou.

To mi tehdy zatelefonoval můj Poldík, abych ihned přijela do továrny. A tak jsem zajímavou Andulku Sedláčkovou svezla po Vysočanech a zpátky už řídila sama. Vůz se jí zalíbil a koupila si ho. Tehdy to byla pro továrnu skutečně silná propagace.

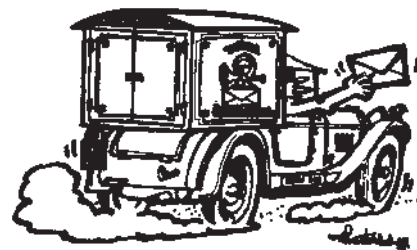
Závěrem všechny české závodníky veterány srdečně zdravím!

Převzato z časopisu VETERÁN č. 43/1998 – do Aerovkáře přispěl Karel Jičínský.

Ela Slavíková- Feldhusenová
Rio de Janeiro, 1997



Lidé kolem Aerovek – Jiří Kepka



Narodil se 5.11.1905 v Praze. Po ukončení ZŠ nastoupil do učení k firmě Josef a Jan Frič, továrna na stroje měřicí a vyučil se jemným mechanikem. Od r. 1924 studoval na průmyslové škole a po ukončení studií a vojenské službě do r. 1932 volontoval ve Škodových závodech. Jako konstruktér pracoval u firmy Zbrojovka Ing. Janeček a při zaměstnání zajížděl motocykly zn. „BD“ (Breitfeld-Daněk).



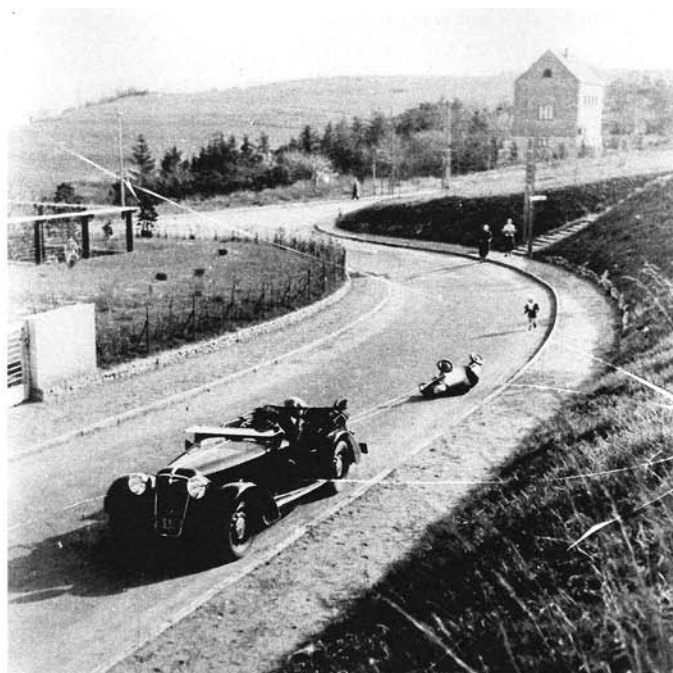
Foto z roku 1932

Od 15.3.1932 byl zaměstnán v továrně Aero a byl přidělen jako dílovedoucí pobočného závodu Aero-Service v Praze – Karlíně. V letech 1935 – 37 byl technickým úředníkem v konstrukčním odd. a zkušebně automobilových motorů, v letech 1937 – 39 v letecké továrně v konstrukčním odd., v letech 1939 – 40 v plánovacím odd. a v letech 1940 – 45 jako přednosta soustružny. Od r. 1945 do r. 1947 působil jako vedoucí přednosta Aero-Service v Karlíně.

V důsledku poválečné situace (odmítl vstoupit do KSČ) volil odchod z továrny a s rodinou se přestěhoval do Karlštejna. Nastoupil do firmy, která se zabývala z hospodárněním tepelného provozu průmyslových kotelen a ústředního topení. Jako všestranně nadaný konstruktér zavedl s použitím nového materiálu – novoduru – výrobu malých čerpadel pro kyseliny. Při frézování ozubených kol používal poloautomatickou frézku vlastní konstrukce.



P. Jiří Kepka jun.



Simulace – nehoda „autíčka“ se nekonala

O jeho mimořádných schopnostech ještě několik příkladů. Pro svého syna nakreslil výkresy motocyklu (na nový v té době nebylo dost peněz) a syn (v letech 1948 – 51 byl v učení obor jemná mechanika) ve volném čase fezal, piloval, vrtal, soustružil ... Konstruovaný motocykl (scooter) měl přední i zadní vidlici kyvnou a přední kolo letmo uložené.

Pro syna zhotovil šlapací autíčko s nezávislým zavěšením všech kol; fotografie pořídil p. Voříšek, autor karosérie i dnes libivé A 30, který patřil k přátelům p. Kepky.

Aero
TOVÁRNA LETADEL Dr. KABEŠ, PRAHA—VYSOČANY.

OSOBNÍ PRŮKAZ
TOV. ČÍSLO 10678

Jiří ~~Kepka~~
jméno a příjmení

6.11.1905
narozen den, měsíc, rok

úředník
zaměstnán jako

28.června 1945.
datum vystavení

AERO továrna letadel
Dr. Kaboš
PRAHA

razítko a podpis
zaměstnavatele

As 147 5000 VI. 45.**

razítko a podpis
Průkazovní rady

Průkaz je majetkem závodu a nesmí být ani zastaven, ani jako zástava přijat.

U p o z o r n ě n í !

1. Průkaz předložte při příchodu a odchodu ze závodu bez vyzvání.
2. Průkaz mějte v závodě vždy při sobě.
3. Ztrátu ihned hlase v průkazkovém oddělení.
4. Při rozvázání pracovního poměru odevzdejte průkaz v průkazkovém oddělení.

PRACUJĚŠ PRO AERO PRACUJĚŠ PRO SEBE

Vše pro lepší zítřek

V r. 1932 koupil přímo od výrobce na splátky Aero 662. S tímto vozem jezdil za budoucí manželkou z Prahy do Slavkova u Brna, do myslivny „U bílého vlka“. Původní vedení brzdových lan v trubkách předělal na bezodporové vedení pomocí kladek, u kol udělal delší náboje, přepletání dělal s manželkou v kuchyni.

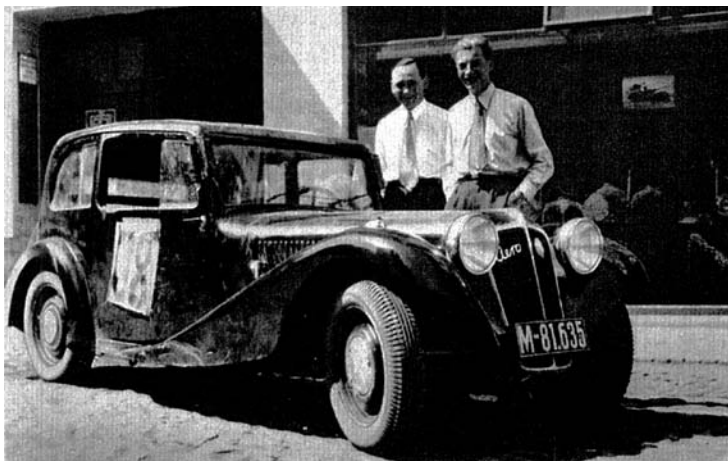
V r. 1936 koupil od výrobce Aero 30 (jezdila pod SPZ P-29.107) a následně ji prodal svému bratru Jaroslavovi asi v r. 1940. Pokud by někdo ze čtenářů věděl něco dalšího o osudu této aerovky, dejte prosím vědět redakci Aerovkáře.

Osud člověka, který se navždy zapsal svou prací do historie továrny AERO, se uzavřel 19.7.1978. V písemných podkladech továrny – „Seznam prací konstrukční kanceláře automobilky AERO za 16 roků, t.j. od jejího vzniku r. 1929 do září 1945“ – je v přehledu činnosti uvedeno:

- Rok 1934 Motor s protipísty, 2 ks vyrobeny (storno)
Chef konstrukce: Ing. Michl, Kepka
Chef dílen: Bašek
- Rok 1937 Lidový vůz s řetězovým převodem, motor vzadu, projekt (storno)
Chef konstrukce: Ing. Michl, Kepka
Chef dílen: ---

Podle vzpomínek p. Jiřího Kepky zaznamenal Petr Klusák

Lidé kolem Aerovek – Hynek Wohanka



*Vítězové Janík a Wohanka
(snímek byl zveřejněn již v Aerovkáři č. 3/2011)*

Hynek Wohanka působil před válkou jako obchodník v Aeru, odkud se znal s JUDr. Jaroslavem Freiem. Za války pracoval v karosárně J. Sodomky ve Vysokém Mýtě, po válce byl národním správcem v karosárně Petera ve Vrchlabí. Odtud odešel k firmě Magneti Marelli jako její zástupce pro střední Evropu. Po převratu v roce 1948 odešel do Itálie, později pak do Bolívie.

Byl jedním z těch, kdo pomohli JUDr. Freiovi při jeho emigraci v r. 1949 do Kanady zprostředkováním práce pro italskou továrnu „Moto Guzzi“, následně v roce 1952 nabídkou vypracováním plánů pro vybudování závodu na opravy vozidel a vznětových motorů v Bolívii.

Závod „Napříč Podkarpatskou Rusí“ se jel 23.6.1934 na otevřené silnici Užhorod – Jasina a zpět, t.j. 574 km. Nahlášeno bylo 32 vozidel, startovalo 17, do Jasiny (polovina závodu) jich dojelo 12. Do cíle přijeli jako nejrychlejší z vozů Janík – Wohanka (Aero 30) v čase 6:08.21.

V následujícím roce se tato dvojice zúčastnila (opět s vozem Aero 30) závodu „1000 mil československých“, který se jel 15. a 16. června 1935, závod však nedokončili.

Příspěvek zaslal Petr Klusák

Vážený pane Kučero,

(Ke článku z redakční pošty z Aerovkáře 1/2016)

tato hliníková karoserie (bez podvozku) byla nabízena před 4 – 5 lety na „Eurooldtimer.com“. Na začátku roku 2013 se u mne ohlásil pan Milan Menhart s návrhem posadit tuto karoserii na podvozek Aero 500. Ale mezi západními příznivci Aera neměl nikdo zájem, tak skončil celý projekt v Česku, jak nyní píše p. Kučera.

Na první pohled zdá se karoserie opravdu zajímavá. I když tato karoserie byla vyrobena profesionálně – pravděpodobně ve 40. letech myslím – považuji design a praktičnost za velmi bezúčelné a skromné. I když je tato karoserie vyrobena perfektně, nebude mít nikdo žádnou radost z toho, že např. není možný přístup zvenku do zavazadlového prostoru. Vyžadovalo by to zcela jiná sedadla, např. z limusiny 662, aby se dala opěradla sklápět vpřed a umožnil se tak přístup do kufru. Dále nelze otevřít žádné z oken. Limusina Aero měla již v roce 1931 tři okna, kterými se dalo větrat. Přinýtování plastových oken (i když se něco takového později nevidí) připomíná sice letadla 2. světové války, je ale nepraktické, posuzováno např. z hlediska dveří. Rovněž motorový prostor je přístupný pouze úzkou klapkou shora. Tak se nedá seřizovat karburátor, zapalování a nic dalšího. Velmi nepraktické v provozu a přináší málo radosti. To jen k vnějším zvláštnostem, jak karoserie vypadá uvnitř, nevím. Ale jistě bude nutné celý interiér vytvořit znovu.

Pro originalitu, autenticitu a historický význam ve spojení se značkou Aero nejsou, pokud vím, žádné doklady. Je to škoda, že k velkému nákladu času a financí ke stavbě vozu nestojí odpovídající protihodnota. Jako vůz pro zábavu by to šlo, ale musí být respektováno, že takový vůz se nikdy nestane historickým Aero-unikátem.



To je můj názor.

Možná bude pan Menhart mít více zpráv o původu karoserie a možná něco nového řeknou jiná zkoumání.

Michael Strauch, Aero-IG.de



Ke článku „Zamyšlení nad přehledem dochovaných aerovek“ z minulého čísla Aerovkáře nám zaslal stanovisko p. Michael Strauch – předseda Aero-IG.

Jsem potěšen tím, že p. Tomáš Slabý se stále zabývá počtem vyrobených Aerovek a také zachází do detailů. Čtu v Aerovkáři průběžně léta jeho poznatky s velkým zájmem.

Také já se více zabývám vytvořením Aeroarchivu a tím také počty vyrobených vozů. Jako podklady mi sloužily knihy od Karla Jičínského, Jana Černého, Viktora Vadury a jiné zveřejněné vysvětlivky pánů Janečka, Šilhána, Tomáše Slabého a jiných autorů. Přitom se stává, že ne vždy a všude je vše správné a souhlasí. Vloudí se chyby překlepem, označení typu, povrchní chyby, záměny a pod. Tyto chyby je možné snadno korigovat porovnávací kontrolou a logickým myšlením.

Tím existuje jen jeden list vyrobených vozů Aero. Do tohoto listu jsou zanašeny existující vozy (asi 200) v klubu Aero-IG s jejich čísly podvozku, výrobními čísly. To má výhodu, že se může hned poznat, zda číslo vozu do tohoto listu zapadá nebo list vykazuje chybu nebo číslo podvozku nesouhlasí.

Pro svět aerovkářů by bylo přáním, vytvořit s ACC Praha společný registr. Obsahoval by asi 900 vozů (ACC + Aero-IG) a mohl by tím vzniknout realistický obraz produkce a existujících vozidel současných modelů a typů. To byl také zájem p. Tomáše Slabého. Kolik vozů A-50 roadster nebo sport modelů 39 se dochovalo?

Na otázku p. Slabého, co se skrývá pod zkratkou R/S/C? rád odpovím. Mnozí nepokládají za důležité sdělit, zda jde o Roadster, Sport nebo Cabrio a svůj model blíže neoznačují. Často z přiložených foto jen zepředu nelze typ karoserie určit (snad aspoň model 39?). Chybí mi čas po těchto věcech jít. Dosud jsou proto v přehledu 4 vozy A-30 a jeden A-50 jako R/S/C? (pohled na stav tabulky z 1.3.2016).

Zajímavý je také poslední konečný údaj od ACC a Aero-IG: V ACC je 672 Aerovek (5,2% z vyrobených) a v Aero-IG je 207 Aerovek (1,6% z vyrobených). Celkem je na světě evidováno 879 Aerovek (6,8%). Na základě domnělých čísel odhaduji, že celkem existuje dobrých 15% z vyrobených vozů Aero.

Na dobrou spolupráci!

Michael Strauch, Aero-IG



Následující příspěvek Tomáše Slabého není sice přímo aerovkářský, ale kdo z nás řidičů se s podobnou situací za volantem ještě nesetkal? Bylo by zajímavé vědět, jak jsou takovéto nehody řešeny v sousedních státech, např. v Německu.

– red –

Přemýšlejte o připojištění motoristů

Předpověď hlásí mrazivou noc. Jedu na zahradu vypustit vanu. Vpravo i vlevo pole, jedu devadesátkou. Cílová obec se blíží, noha opouští plynový pedál. Provoz v protisměru, tlumím světla a rychlost klesá na 70. Nestáčí to, noha na brzdu, už vidím tabuli s názvem obce. Na mé straně vozovky tuším nějakou překážku a v protisměru jedno světlo. Motorka nebo jednooké auto? Rychlé bliknutí dálkovým – je to auto a 2 laňky na silnici zatraceně blízko! Už tak blízko, že bych se vyhnout nestihl a zrovna nedávno v krimizprávách ukazovali nehodu, kdy vyhýbající se řidič usmrtil nevinného spolujezce v protijedoucím voze. Vzpírám se o volant, brzdím naplno, mám už přece ABS. Nevěřte, že je to nějaký zázrak oproti nouzovému přerušovanému brzdění se starým Wartburgem. Brzdná dráha kratší nebyla a víc jsem slyšel pískot brzd protijedoucího vozu. První laňka skáče vpravo přes nízké svodidlo, druhá už to ale nestíhá. Na tachometru 30, tupá rána a auto stojí až po dalších pár metrech.

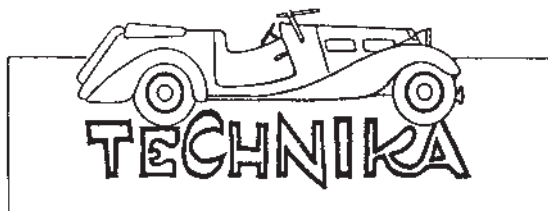
Přibíhá řidič protijedoucího auta a gestikuluje, že moje auto přestálo velmi dobře jen s malým poškozením pružného plastového nárazníku. Měl velký strach, že se budu vyhýbat do protisměru. Jednou se už v takové situaci ocitl a řešil to únikem do rozmoklého pole, odkud ho vytáhl traktor. S baterkou v ruce pak neúspěšně pátráme v hustém křoví po raněné laňce. Rozumný místní řidič další jízdu s hrubou závadou na osvětlení odtroubil a tak jsme zašli do nedaleké hospůdky na kávu. Přítomný nimrod pak po rozednění se psem raněné zvíře dohledal, aby ukončil jeho trápení.

Mnozí teď mávnou rukou, že riziko podobného střetu je minimální. Kolem dálnic stojí v rizikových úsecích kilometry plotů. Sám jsem jásal nad zvýšením povolené rychlosti na vybraných úsecích, ale jen do chvíle, než jsem viděl hrůzný následek střetu s divočkem na D1. Od ledna do října 2015 bylo na policii takových nehod hlášeno 7744. Myslím, že každodenní průměrný počet 25 srážek se zvěří je v naší zemi už hodně varující, když si musíme připočíst ještě ty nehlášené! Totiž, mnozí řidiči možnost neoprávněného přivlastnění hory čerstvého masa berou jako vítanou satisfakci nezaviněné škodní události, na kterou se povinné ručení nevztahuje.

Dočetl jsem se, že varovné zařízení před blížící se zvěří už do některých aut montuje Volvo. Chytré české hlavy sestrojily a uvedly do zkušebního provozu zařízení, které při přiblížení zvěře vydává odpuzující zvuky a blikáním varuje blížící se řidiče. Zavádět se ale nebude, protože nenechává české pracky zařízení rozkrádají často i s plastovými patníky!

V době, kdy se ceny pojistného mění jako na houpačce, vystřídal jsem několik pojišťoven, ale žádná referentka mně možnost připojištění nenabídla. Výše popsaná událost byla už v mé praxi 50 let za volantem čtvrtá, a tak jsem se o připojištění začal zajímat. Česká pojišťovna jej nabízí asi za příplatek 350.- Kč ročně. Jistě by mi bylo milejší, kdybychom si ze zákona toto riziko platili všichni, ono by se nám to povinné „mručení“ podražilo jenom o nějakou tu desetikorunu a možná, že někdy za 100 let to nějakého osvíceného zákonodárce napadne. Při mých zkušenostech i současnou možnost připojištění na riziko střetu s volně žijící zvěří všem kolegům doporučuji ke zvážení.

Tomáš Slabý



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 12 - 15 – Originalita A 30 – čalounění.

str. 16 – Ceník dílů A 30 z r. 1938 (1. část).

str. 17 - 18 – Pokračování brožury **Seznam náhradních dílů pro vozy „AERO“ typ 500, 662, 750, 1000.**

str. 19 – Seznam výkresů pro vozy A 30 – přední osa – řízení - diferenciál. **V seznamu jsou uvedeny jen výkresy, které máme v archivu!**

Chceme mít aerovku autentickou?

Originalita vozů Aero 30

Na přání několika aerovkářů renovátorů jsem se rozhodl do seriálu o originalitě aerovek přetisknout původní článek o čalounění. Téma je místy upraveno a doplněno o snímky interiéru vozu.

V tomto příspěvku si povíme o autentickém čalounění vozů A 30. Poznatky lze uplatnit i pro padesátky, jelikož postupy výroby a montáže jsou obdobné.

Pro renovaci čalounění, lépe řečeno pro výrobu nového čalounění, je dnes bohatý výběr koženek, kůží a potahových látek. Levnější vozy, převážně karosérie sport a tovární kabriolety, měly čalounění standardně ušito z koženky (původní obchodní název imitace kůže byl Granitol). Tehdejší výroba koženky byla ještě problematická a její vrchní umělá vrstva po čase praskala a odlupovala se od podkladového plátna. Dnes je vhodné pro čalounění použít tvrdší jednobarevné koženky s lisovaným nepravidelným vzorem. Ty nejvíce odpovídají vzhledem původním koženkám. Není vhodné použít koženky šatové, které jsou příliš měkké, vytahují se a kopírují nedokonalosti ve vypracování podkladových vrstev čalounění. Čalounění limusin bylo šito z čalounického dyftýnu, který je oproti šatovému podstatně silnější a pevnější. Dyftýn je látka, která má na líci hustý, nízký, vlas, připomínající plst. Drahé vozy, převážně roadstery, měly čalounění kožené.

Čalounění můžeme rozdělit do tří základních částí. Sedadla, pevný interiér vozu a drobné doplňky interiéru a exteriéru. Povězme si nejdříve něco o sedadlech. Při renovaci je nutno zhodnotit nejdříve, do jaké míry je zachováno podkladové čalounění. Většinou jsou podkladové vrstvy prosezelé a mechanicky poškozené. V tom případě je nutno renovovat čalounění sedadel kompletně. Na obrázku je vidět, jak vypadal řez původním čalouněním a jak by měl být proveden i nově. Přední samostatná sklápěcí sedadla limusin měla trubkové kostry, později dělené na sedadlo a opěradlo, sešroubované pomocí křídlových matic. Toto provedení se později používalo i u karoserie sport a nedělené přední sedáky zůstaly jen u roadsterů. U neděleného předního sedáku bylo čalounění obdobné jako u zadního sedáku, opěradlo bylo dělené, bez madel. Během vývoje se u dělených sedaček (karoserie sport, kabriolet a limusina) měnil vzhled chromovaného madla opěradel od rovného tvaru po mírně elipsovité.

Základem čalounění předních sedadel je drátěnka, připevněná ocelovými háčky do otvorů v nosných trubkách. Velmi se osvědčí drátěnka postelová, která je pevnější. Ve volné části trubkové konstrukce, to zn. u sedadel vpředu a vzadu a u opěradel nahoře a dole je drátěnka zakončena ocelovou tažnou pružinou, která bývá popraskaná nebo vytažená. Tyto pružiny jsou obšity proužky kartonu (proti prodření vrchních vrstev čalounění). Šití je provedeno silnými čalounickými nitěmi. Na takto připravené sedadlo (opěradlo) je přišita matrace z pytloviny, vycpané africkou trávou. Africká tráva byla levným standardním materiálem, který se časem velmi sesedal. Pro luxusní vozy se používala tzv. gumožině, což byla žíněná cupanina zavulkanizovaná gumou. Na matracce jsou po stranách našity vatelínové vycpávky pro dosažení mírně anatomického tvaru. Vrchní část čalounění (viz obrázek) je prošívána s postupným překlápěním jednotlivých „buřtů“. Toto složitější šití je provedeno pro zvýšení efektu – po vycpání „buřtů“ jsou drážky mezi nimi hlubší. Uvedený způsob šití se používal pro látkové i koženkové čalounění. U pravé kůže se pravděpodobně používalo i jednoduchého prošití (podle síly kůže). Popis materiálů a jednotlivých částí je pro přehlednost patrný z obrázků. Vatelínové vycpávky „buřtů“ se vtahují až po strojovém šití. Zapošívání a našívání na sedačku se provádí zásadně ručně.

Ozdobná paspule s modelářským pedikem

Potahovina

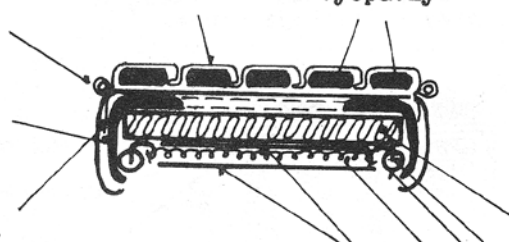
Vatelínové vycpávky

Vedení švu

Vatelínové zvýšení krajních buřtů a přední části

Podkladová látka - režné plátno

Slabý vatelín proti prodírání vrchního potahu o konstrukci. Do těchto míst je vhodné prodloužit i podkladové plátno



Pásy z tvrdého silného papíru - šíře cca 6 cm

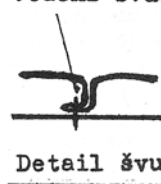
Matrace z africké trávy

Ocelové háčky

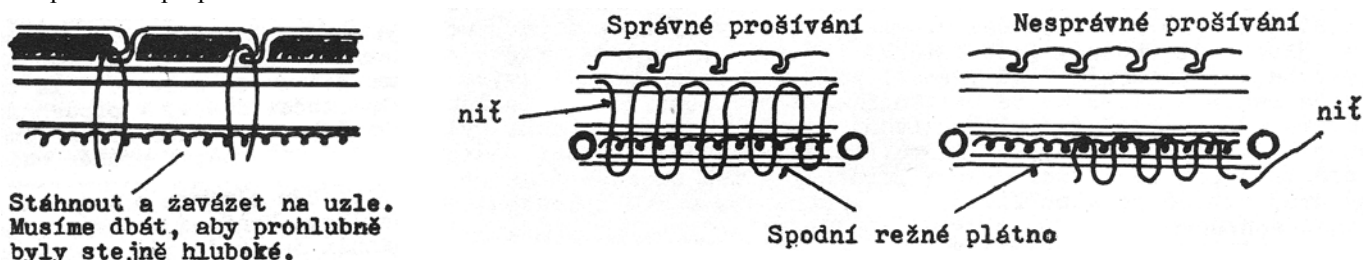
Trubka konstrukce

Pružina a drátěnka

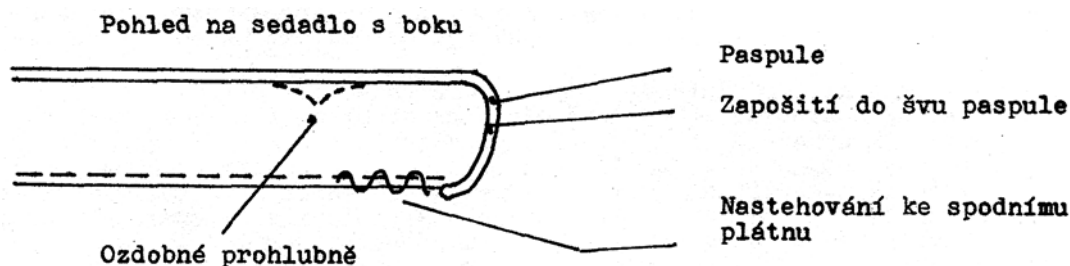
Detail švu



Takto připravené čalounění prošijeme nejdříve cca v 1/3 od přední strany (u opěradla od horní strany) silnou nití až přes drátěnku, bodově v každém švu tak, aby v těchto místech vznikly ozdobné prohlubně, které jsou patrné z fotek. Následně našijeme na spodní stranu sedadla reznou podkladovou látku. Veškeré prošívání je nutné provést přes vnitřní vrstvy čalounění. Při nastehování pouze na drátěnku vytahují silné čalounické nitě oka drátěnky a deformují ji. Tím bude celé čalounění stabilní a neposune se při používání.

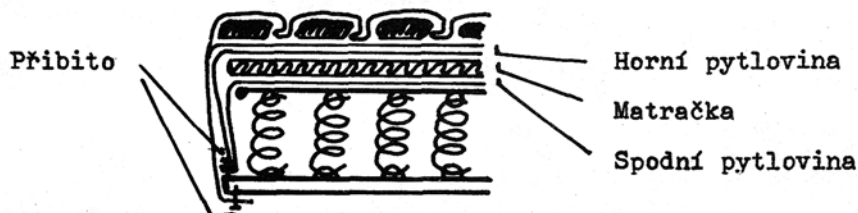


Vrchní čaloun řádně narovnáme, napneme a ručně zevnitř prošijeme rohy (zapošítí). To je nejlépe provést do švů paspule, tím není vidět další steh. Nakonec přistehujeme potahové plátno na spodek sedadla.



U opěradla, které má madlo postupujeme tak, že celý strojově sešitý komplet navlékneme naruby horní stranou pod madlo, sešijeme (včetně všíti paspule) a potom přetáhneme na lícni stranu a sešijeme dole. Prošítí, aby vznikly ozdobné prohlubně, provedeme ve chvíli, kdy přetahujeme komplet na lícni stranu a máme jej cca 1/3 pod madlem. Při celkovém přetažení na lícni stranu bychom se k zapošítí prohlubně dostali velmi problematicky.

Zadní a přední nedělený sedák a některá zadní opěradla nemají drátěnku, ale pérovku z vinutých pružin. Postup čalounění je v podstatě stejný s tím rozdílem, že jednotlivé tkaniny jsou přibíjeny čalounickými hřebíky k dřevěným ráům. U prvních třicítek se ještě můžeme setkat s trubkovým ráem opěradla a snad i sedadla. Potom postupujeme jako u předních opěradel.

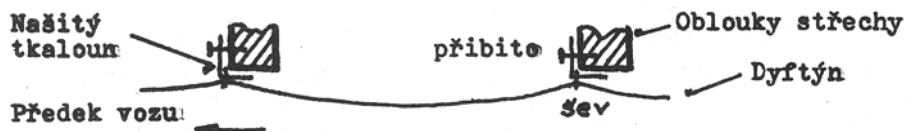


Takto bylo provedeno čalounění s malými změnami v průběhu výroby třicítek a padesátek. Původní podkladové materiály podléhají vlhku a velmi sesedávají. Řekněme si něco o současných materiálech, kterými můžeme při vhodné volbě ty původní s úspěchem nahradit. Vrchní potahové materiály – koženku, dyftýn, kůži – se snažíme použít takové, jaké se původním co možná nejvíce podobají. Plátno a pytlouinu je možné použít, i když bychom v dnešní době našli novější materiály pro čalounické účely. Místo matrací z africké trávy (také mořské) je však výhodné použít tvrdší molitan o síle cca 3 cm. Pro základní vrstvy pod molitan a nad něj a pro anatomické vycpávky je vhodná čistá lisovaná silonová stříž. Pro vycpávky do „buřtů“ je vhodný pokrývkový molitan, který je z jedné strany podlepen slabým plátnem a z druhé jemnou silonovou stříží. Síla tohoto polotovaru je cca 1 cm, vrstev je možné dát více. Pro výplně paspule je vhodnější použít místo pediku (modelářská dřevěná velmi pružná kulatina) bužírku, staženou z el. vodiče 2,5 mm² – vnější průměr bužírky je cca 3,5 mm.

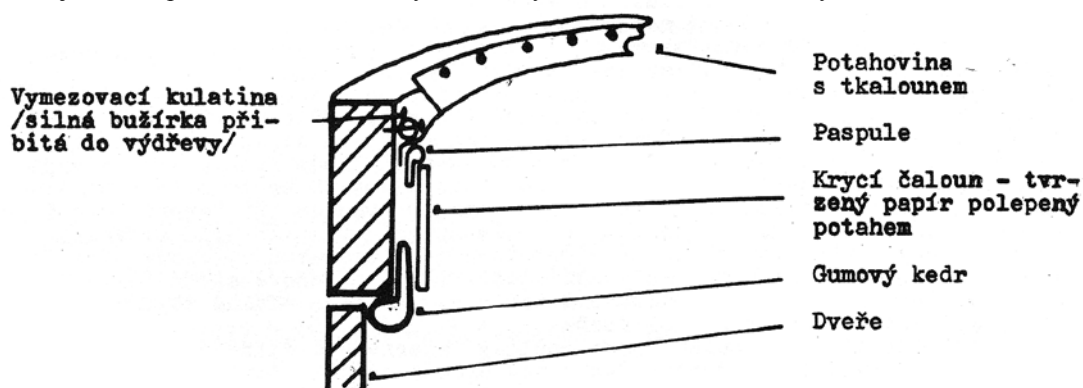
Na závěr této části ještě něco o nitích. Pro vnitřní prošívání použijeme ruční čalounické nitě o D 0,2 – 1 mm. Pro šití potahoviny jsou vhodné silnější silonové nitě strojové. Je nutné předem vyzkoušet, aby nitě látku, popř. koženku neřezaly. O jehlách se snad zmiňovat nemusím. Připomenu jen, že na některých místech se dobře šije s jehlou zakřivenou do oblouku.

Další částí interiéru vozu je pevné čalounění. V otevřených vozech je z koženky, popř. z kůže. V limusinách byl dyftýn použit na všechny části kromě bočnic před a pod dveřmi, prkna pod zadním sedadlem a částí rámu za dveřmi, které byly potaženy černou koženkou. Potahy jsou nalepeny na tvrdém silném kartonu. U dílů pod zadními bočními okny a u dveří limusin byl na kartonu nalepen vatelín a přes něj napnut dyftýn, který je zalepen pouze v přehnutí na druhé straně kartonu.

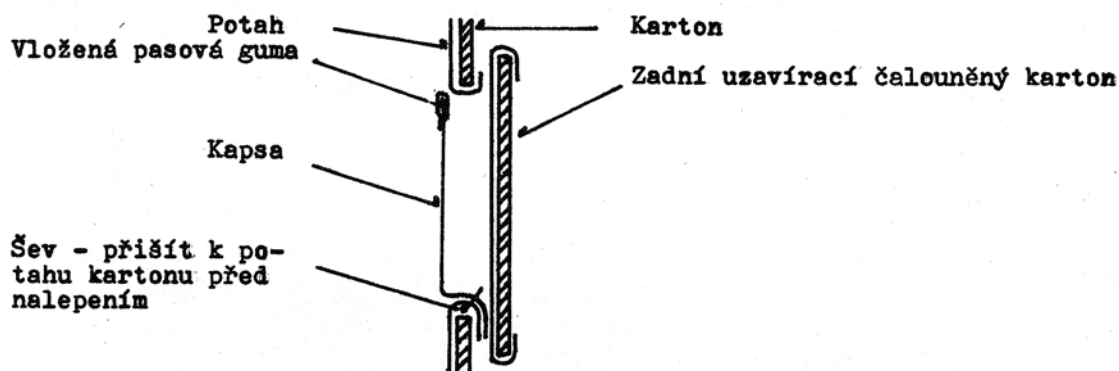
Na prvním obr. je detail upevnění čalounu střechy limusiny ke střešním obloukovitým výztuhám. Při napínání postupujeme od zadu vozu.



Na dalším obr. je detail upevnění čalounu střechy k boční výdřevě nad dveřmi limusiny.

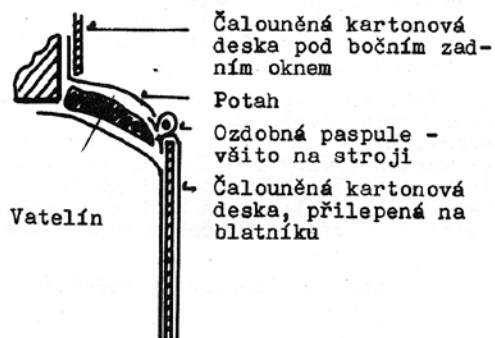


Následující obr. znázorňuje způsob vštívení dveřní kapsy v provedení pro karoserii sport i limusiny (provedení kapes bylo více). Materiál kapsy je třeba nahoře dostatečně našít, aby se oddálením od dveří vytvořil dostatečný prostor pro ukládání věcí do kapsy. Pasovou gumu všijeme jen na koncích a její délku zvolíme tak, aby prázdná kapsa přiléhala ke dveřím a při vložení předmětů do kapsy přiměřeně pružila. Gumu je také možné protáhnout až za zadní uzavírací čalouněný karton a tam ji sešít.

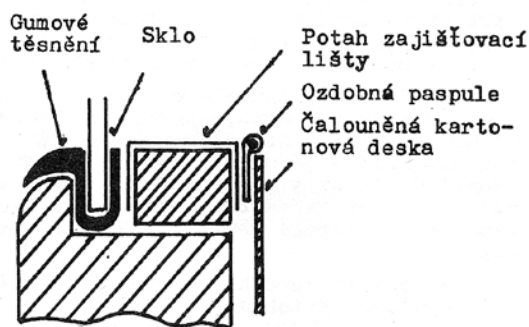


Na dalších obr. jsou detaily čalounění vnitřního blatníku a okénka limusiny. Čalouněný karton u limusiny je přibit malými kolářskými hřebíčky (mají malou hlavičku) přes potahový dyfýn. Ten se potom přes hlavičku hřebíku přetáhne a rozčeše se (rozkartáčuje). Na hřebík se nesmí uhodit, je-li jeho hlavička už pod látkou, ta by se tím příliš prorazila. Díly čalouněné koženkou nebo kůží – u otevřených vozů – se šroubují chromovanými vruty s čokovou hlavou a s čalounickými podložkami.

Čaloun vnitřního zadního blatníku



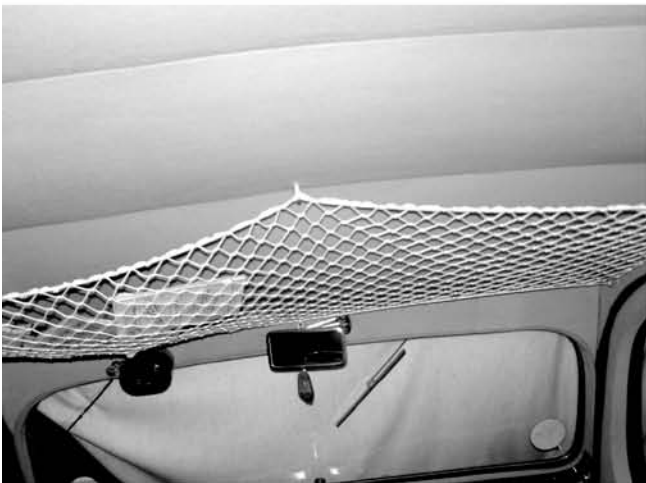
Zajištění skla zadního okna



Několik detailů čalounění limusiny model 1939 – pokračování příště.

– JK –



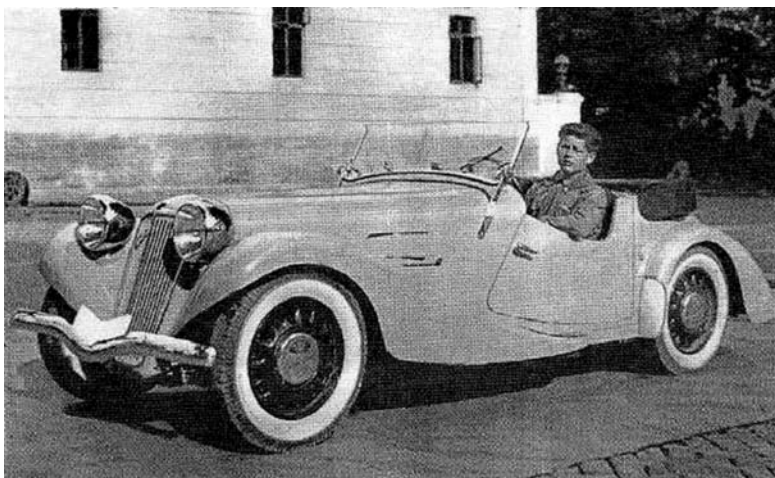
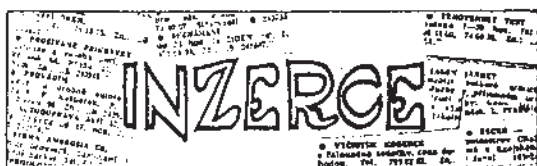


Pan Petr Klusák nám zaslal ceník součástek Aero 30 vydaný 1. ledna 1938. Z dopisu citujeme.

Posílám kopii „Ceníku“, kterou mně osobně věnoval p. Halounek (nevím, zda se jedná o úplný ceník nebo pouze jeho část). K tomu ceníku se váže úsměvná příhoda, kterou mně p. Halounek t.č. vyprávěl: Když jednal na MNV ve věci povolení „Drobné provozovny“ (což soudruzi neradi povolovali – žadatel musel mít x povolení od uličních výborů a x domovnic) úředník řekl: „No, ale Vy nemáte podklady pro fakturaci, jak to chcete provádět?“ P. Halounek nezaváhal, vytáhl předmětný „Ceník“, úředník zvedl razítko a cesta k soukromé firmě byla otevřená ...

Petr Klusák

Tímto ceníkem pozbývají dřívější ceny platnosti!		AERO		CENÍK		e platnosti od 1. ledna 1938.		továrna letadel Dr. KABEŠ, Praha-Vysočany.	
Číslo skladní	Kč	Číslo skladní	Kč	Číslo skladní	Kč	Číslo skladní	Kč	Číslo skladní	Kč
L 1	1242.-	L 58	1.60	L 112	66.50	L 192	9.-		
L 2	276.-	Ko 4	-80	L 213	98.-	L 193	8.-		
L 5	109.-	L 60	-40	L 112 č. 1	4.-	L 194	11.50		
L 7	167.-	L 61	7.-	L 112 č. 2	4.-	L 199	1.20		
L 8	190.-	L 62	1.40	L 116	0.90	L 200	92.-		
L 9	195.-	L 63	8.10	L 117	34.-	L 201	3.90		
L 10	25.-	A 4190	25.-	L 119	334.-	L 205	2.-		
L 11	14.-	A 4191	5.80	L 123	265.-	L 206	10.50		
L 12	80.-	A 4192	1.70	L 124	41.50	L 207	1.20		
L 13	25.50	L 68	64.-	L 126	11.-	L 208	1.20		
L 14	82.-	L 69	1.90	L 128	6.-	L 209	1.40		
L 15	18.50	L 70	1.40	L 130	2.90	L 210	-40		
L 16	80.-	L 71	1.40	L 131	14.-	L 213	86.-		
L 17	17.-	L 72	7.-	L 132	4.50	L 214	1.80		
L 18	1.10	L 73	16.-	L 133	-90	L 215	1.40		
L 20	390.-	L 74	68.-	L 134	35.-	L 216	5.20		
L 21	166.-	L 75	-85	L 135	11.-	L 217	40.-		
L 22	166.-	L 76	7.-	L 137	1.40	L 219	7.50		
L 23	33.50	L 77	1.20	L 140	12.60	L 219a	7.50		
L 24	18.50	L 78	2.50	L 152	4.-	L 220	65.-		
L 25	9.-	L 79	22.-	L 160	17.50	L 224	-70		
L 25	-50	A 4044	-60	A 113	3.40	L 225	4.50		
L 27	4.-	L 82	18.-	A 114	-80	L 226	-70		
L 28	32.-	L 82a	-40	L 164	7.-	L 227	3.50		
L 30	18.50	L 82b	-60	L 165	3.50	L 228	2.50		
L 31	56.50	L 84	-50	A 86	-50	L 229	-35		
L 32	-35	L 85	-15	L 167	1.20	L 230	-70		
A 20	8.50	L 86	1.-	L 168	2.50	L 232	265.-		
A 21	1.-	L 87	1.10	L 169	12.50	L 233	167.-		
L 35	2.80	A 75	-60	L 170	80.-	L 234	190.-		
L 36	1.80	L 89	1.20	L 171	184.-	L 235	184.-		
A 326	1.20	L 91	66.-	L 172	17.50	L 236	21.-		
L 38	39.-	L 92	14.-	A 3121	3.-	L 237	167.-		
L 39	1.80	L 93	240.-	L 173	28.-	L 238	3.50		
L 40	1.20	A 368	52.-	L 176	26.40	L 239	4.-		
D 4044	-90	L 95	82.-	L 175	126.-	L 240	98.-		
L 42	-80	L 96	125.-	L 177	14.40	L 241	14.-		
L 43	-90	L 102	11.50	L 178	1.40	L 242	1.40		
L 46	12.60	L 103	2.30	L 179	-70	L 243	1.10		
L 47-L328	22.-	L 105	420.-	L 180	1.20	L 245	2.50		
L 48	1.90	A 42	25.-	L 181	-70	L 250	56.50		
L 49	2.30	L 108	3.-	L 182	4.50	L 252	4.-		
L 51	2.50	A 14	5.-	L 183	3.50	L 253	68.-		
A 1032	-70	A 2061	-15	L 187	3.50	L 254	98.-		
A 67	-80	R 2	2.90	L 188	3.50	L 256	390.-		
A 68	-70	L 111	92.-	L 190	334.-	L 257	18.50		
L 56	30.-	A 84	-10	L 191	15.-	L 267a	18.50		



Pan Theo Haeni, aerovkář ze Švýcarska, získal po 80 letech nejvýznamnější roadster Aero 30 po rumunském princovi Michalovi. Auto vypadá na fotografii lépe než ve skutečnosti. Nový majitel chce aerovku přivést do původního stavu tak, jak vypadala v době, kdy ji princ Michal vlastnil.

Pan Theo Haeni shání: 5 ks – plné disky pro A 30 model 1934/35, 400x130 mm 5 otvorů na upevnění
4 ks – disky s otvory (14) pro A 30 r.v. 1936, 5,25x16 5 otvorů na upevnění

Kontakt: franz.budinsky@t-online.de

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
A 29	6	Zavrtaný šroub válce a motor. skříně
A 30	6	Zavrtaný šroub válce a hlavy motoru
A 31	7	Zavrtaný šroub výfuk. příruby
A 32	1	Těsnění karburátoru
A 33	1	Vnější kužel spojky
A 35	1	Spojkové obložení
Sb 76	1	Kloub Hardy spojky s pouzdrů A 37, 38, 133 pro velký kulový závěs
A 37	1	Pouzdro kloubu Hardy spojky
A 38	1	Pouzdro kloubu Hardy spojky rovné
R 2	1	Maznice M 8
A 42	2	Svíčka zapalovací Champion
D 300	1	Karburátor
A 44	2	Kuličkové ložisko spojky
A 56	4	Stahovací kroužek chladiče kompl.
A 63	1	Kuličkové ložisko setrvačnicku
A 64	1	Opěrná mísa pera spojky
A 65	1	Pero spojky
A 67	2	Výpustný šroub motor. skříně
A 68	2	Těsnění pod výpustný šroub
A 69	1	Vnitřní kužel spojky s obložením
A 70	2	Šroub motor. skříně k rámu
A 71	1	Opěrné víčko ložiska spojky
A 72	1	Podložka pod patku motoru
A 75	2	Zavrtaný šroub k upevnění karburátoru
A 133	1	Vložka pouzdra Hardy kloubu
A 84	1	Šroubek stahovacího šroubu A 56
A 89	2	Gum. obložení šroubu A 70
A 117	2	Válečk. ojniční ložisko spec.
A 2061	16	Nýt spoj. obložení kratší
A 436	2	Základ. deska přerušovače
A 437	2	Výsuvný můstek
A 438	2	Nosné pero s kontaktem
A 439	2	Spodní fibrová vložka
A 440	2	Horní fibrová vložka
A 441	2	Šroub čep. regulátoru
A 442	2	Matka regulátoru k přerušovači
A 444	2	Víčko přerušovače zapalování

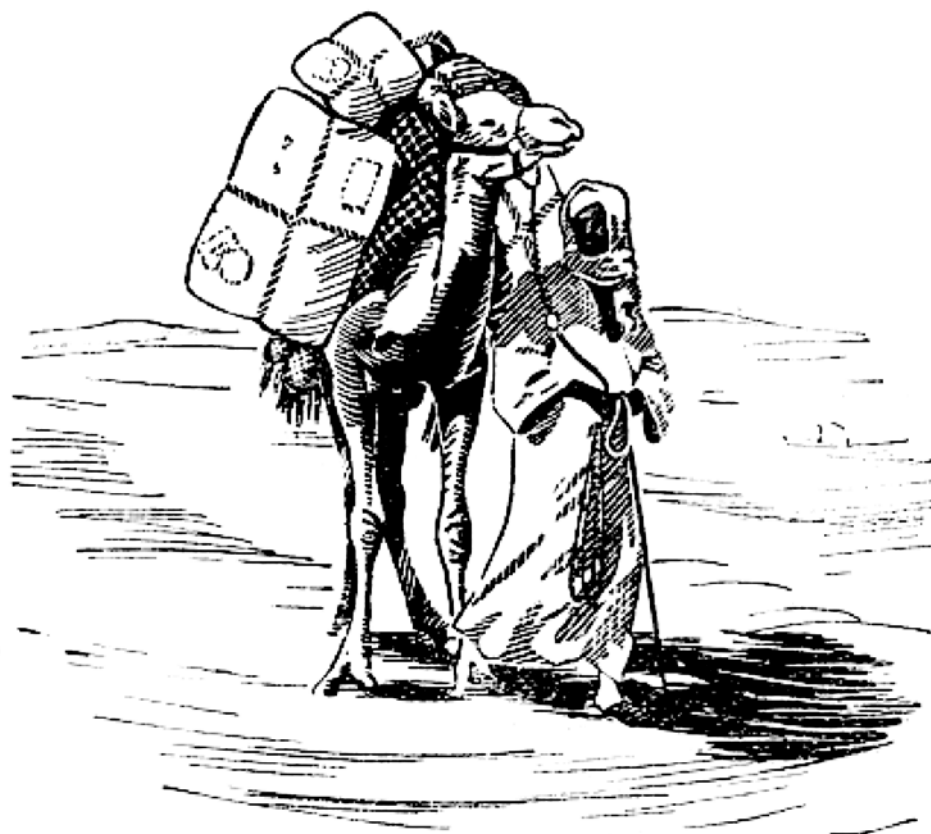
Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
A 445	2	Spirál. pero regulátoru
A 446	2	Čep přepážky přerušovače
A 449	2	Šroubek víčka přerušovače
A 452	2	Šroub základní desky TN 41
A 453	2	Šroub fibrových vložek TN 41
A 454	2	Příložka nosného pera kontaktu
A 455	2	Matka k výfuk. kolenu mosaz
A 456	2	Švorka kabelu přerušovače
A 457	2	Šroub k uchycení motoru Ø 12/150
A 326	1	Kolík pojišt. vačky
A 53	4	Kontakty krátké
A 374	4	Šroub příruby motor. skříně
A 417	1	Těsnění příruby
D 404-406	1	Tlumič ssání karburátoru

skupina: Brzdy předních kol pro vozy 1000 a 662.

C 3001	1	Čep levého kola
C 3002	1	Čep pravého kola
A 10142	2	Náboj předního kola s brzd. bubnem
A 10143	2	Kryt bubnu před. kola
A 10144	4	Čelist brzdy před. kola kompl. s obl.
A 10145	4	Obložení přední brzdy
A 10146	8	Podložka šroubu čelistí brzdy
A 10147	4	Šroub čelistí před brzdy
A 10149	2	Pero brzd předního kola
A 10150	4	Čep pera brzd předního kola
A 10151	4	Příložka brzd čelistí
A 10153	2	Příložka ložiska klíče před. brzdy
A 10154	2	Ložisko klíče před. brzdy
A 10155	2	Můstek čelistí přední brzdy
A 10156	4	Pouzdro čelistí přední brzdy
A 10157	2	Kryt vnitř. ložiska
A 10158	1	Před. kovaná osa
A 10159	2	Čep vidlice přední osy
A 10160	2	Pouzdro přední osy
A 10161	4	Víčko krytu bubnu
A 1100	2	Kuličkové ložisko před. kola

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součásti
A 10163	4	Opěrná vložka kladek
A 2034	2	Klíč brzdý Ø 16
A 3118	2	Vložka čepu a pouzdra
A 2038	2	Buben brzdý
A 2090	2	Woodruff-klín páčky brzdý
A 10164	1	Páčka brzdý levá
A 10165	1	Páčka brzdý pravá
A 4394	2	Třmínek brzdící páčky
A 4178	2	Čep brzdý
A 10166	2	Bowden lanko
A 10167	4	Lanová spona
A 10168	1	Hadice Bowden-Souplé delší s maznic. držákem A 10186 v kož. pouzdře
A 10169	1	dtto — kratší
A 10171	1	Kryt kladek levý
A 10172	1	Kryt kladek pravý
A 10173	4	Kladka
A 10175	4	Šroub kladek
A 10178	2	Plstěná vložka
A 10179	1	Držák Bowden hadice chassis levý včetně trubice A 10181
A 10180	1	dtto pravý
A 10183	2	Držák hadice brzd bubnů včetně příchytky na buben
A 10186	2	Maznic. držák Bowdenu včetně příchyt. A 10187 levý
A 10186	2	dtto pravý
D 10110	2	Spodní držák lumič. nárazu
D 2061	40	Nýt brzd. čelistí
A 10195	2	Pojistná podložka šroubu klad.
A 10196	2	Páčka brzdý dvouramen.
A 10197	2	Spodní pouzdro před. osy
D 3024	1	Spoj. trubka řízení
D 3047	1	Volant. trubka s vložkou
D 3049	2	Šroub před. pera nápravy
D 3044	3	Kolk volantu kůže
D 1002	1	Pastorek talíř. soukolí převod 1:4
D 2003	1	Talíř. kolo 1:4

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součásti
D 4503	5	Obruč pro pneu superbalon 130 X 40: a) nelakovaná b) lakovaná
D 4502	200	Drát automobil. Ø 4 X 185
A 10078	200	Nyple Ø 4
Sb 71	5	Kompl. kolo 130X40 superbal. bez pneu lakované
Součásti k vozu AERO s motorem 1000 ccm.		
D 4004	1	Kompl. chladic. k mot. 1000 cm ³ chrom.
D 4004 č. 1	1	Blok chladiče
D 4004 č. 20	1	Plášť chladiče chromovaný
D 4027	2	Přední pero pro vozy s před. brzdou
D 4027 č. 1	2	Plát před. pera první
	2	Plát před. pera druhý
	2	Plát před. pera třetí
	2	Plát před. pera čtvrtý
	2	Plát před. pera pátý
	2	Plát před. pera šestý
	2	Plát před. pera sedmý
	2	Plát před. pera osmý
	2	Plát před. pera devátý
	2	Plát před. pera desátý
	2	Plát před. pera jedenáctý hlavní
D 4032	1	Podložka pod motor 1000 ccm
D 4044	1	Šroub uchyč. držáku blat. na chassis
D 4136	1	Tyč před. blat. a refl. chrom.
D 4150	1	Přední policejní tabulka a) nelakovaná b) lakovaná
Matky obyčejné.		
Ma 1		M 3.5/3.5/7
Ma 2		M 4/4/8
Ma 3		M 5/5/9
Ma 4		M 6/6/11



S TROŠKOU VODY
a potravy vydrží koráb pouště
řadu dnů. Malá spotřeba a vy-
soký výkon jsou podmínkou
hospodárné dopravy; jsou
přednostmi dodávkového vozu

továrna letadel Dr. Kabeš, Praha

Zpravodaj AERO CAR CLUBu Praha, z.s.

Vydává Aero Car Club Praha, z.s., IČ 04647556, Arbesovo náměstí 1029/1, 150 00 Praha 5. Zodpovědný redaktor Josef Křourek.

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LVI., číslo 2, r.v. 2016.

Vytiskla tiskárna Michal Korecký – TAG, Přecechtělova 2499, Praha 5. Evidenční číslo registrace – MK-ČR E 11233.

České národní středisko ISSN – mezinárodní číslo ISSN 1803-1498.