



2012

Aerovkár

Č A S O P I S A E R O C A R C L U B U

ČESKÝ KLUB HISTORICKÝCH VOZIDEL

AERO CAR CLUB PRAHA

Arbesovo náměstí 1, 150 00 Praha 5



Vysoké Mýto 2012

č. 3



Vážení aerovkáři,

jezdíte také do zaměstnání a na dovolené autem, čili tím, co lidé vymysleli pro ulehčení svého žití a pro zábavu? Ale hlavně tím, bez čeho si již život nedokážeme představit? Určitě většina z vás automobilem jezdí a v mnoha případech je svým zaměstnáním na automobilu závislá. Jistě jste si všimli, jak s rozvojem automobilismu stoupá počet různých omezení a výdajů, které s provozem vozidla mnohdy nesouvisí.

Původní myšlenka daně z pohonných hmot, která u nás činí 50% z jejich ceny, měla zabezpečit rozvoj silniční sítě a celkem logicky s rozvojem motorismu a tím zvyšující se spotřebou pohonných hmot růst příjmů státu na další rozvoj silniční sítě. Přesto platíme ještě dálniční známky a případně i mýtné. V obcích nás čekají předražená parkoviště a ještě předraženější modré zóny (je veřejným tajemstvím, že valná část z těchto příjmů jde na účty soukromých správců a jejich vazby s radnicemi je lepší nedomýšlet). Chcete u bran města zaparkovat na sběrném parkovišti a pokračovat městskou dopravou? Zaplatíte stejně - za parkování a za jízdné, které je nastaveno tak, že odpovídá ceně spotřebovaného benzínu nebo ji ještě překračuje. Pojištění, povinné ručení, technické kontroly atd. - výdaje, výdaje a zase výdaje.

To všechno známe a zvykli jsme si. Každé další finanční zvýšení čehokoliv, co souvisí s motorismem, zase se zařatými zuby překousneme a platit a jezdit budeme dál. Tak proč píšu o něčem, co všichni víme? Protože byl vymyšlen další fenomén, nad kterým zůstává rozum stát - alspoň mně. Jsou to tzv. "zelená města".

Chápu, že některá města uzavřou úplně vjezd do svých historických částí. Nechápu však, jak je možné, že někdo omezí vjezd vozidlu, které bylo řádně zakoupeno v době, kdy platily jiné technické předpisy, ale hlavně, kdy technický pokrok nebyl na současné úrovni a co víc, vozidlo prošlo současnou technickou kontrolou a je tudíž provozuschopné! Ještě musím dodat, že bych takovéto opatření bral, kdybych si mohl jakousi povolující známku zaplatit. Potom bych to zařadil mezi výše uvedené nesouvisející výdaje. Ale u starších vozů tato možnost není, takže to musím brát jako omezení osobní svobody.

Uvědomme si, že se vozový park průběžně obnovuje. Řekněme, že v naší zemi (dle statistik) asi za necelých 15 let. Je skutečně tak obrovský ekologický problém, aby provozuschopná vozidla v klidu dožila? Vždyť "zelené město" lze vyhlásit až když je k dispozici objížděná trasa. Kolik starších vozů (nebo vozů všeobecně) pojedou do města, když tam jet nechce? A ti, co tam jet potřebují (např. drobní živnostníci za prací) tam nebudou celý den kroužit, ale za peníze zaparkují, na nové auto nemají a hlavně oni tam něco dělají pro všeobecný rozvoj.

Samozřejmě, já o tomto problému píšu hlavně z hlediska našeho - veteránského. V rámci autoturistiky se chci do města podívat a mám i radost z toho, když si mohu aerovku vyfotit v nějaké historické lokalitě - kolik takových aut tam za rok přijede, aby zcela zničila životní prostředí? A navíc, já tam nechám nemalé peníze např. za vstupné. Když budu muset nechat veterána někde na periférii, tak tam radši nepojedu vůbec.

Je to v kontrastu s různými oficiálními megalomanskými akcemi, které ekologii nevadí. Pamatujete například, jak paní Katka nechala "ekologickými" nákladáky přivést sníh na Hradčanské náměstí u Pražského hradu, aby se pár snobů a "sportovců" mohlo projet na běžkách?

Berte dnešní úvodník jako můj ryze "subjektivní" názor.

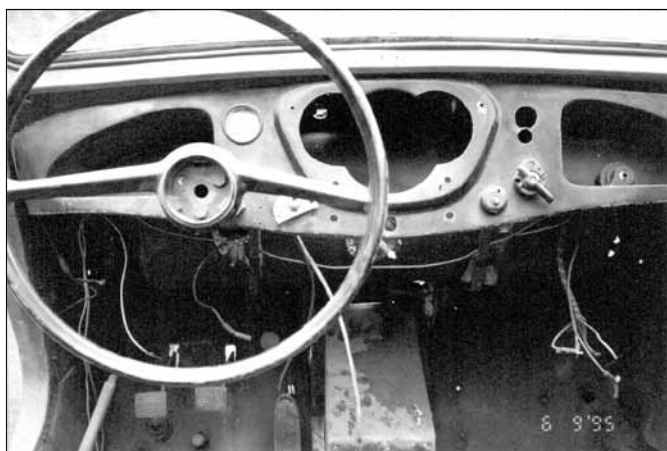
Šťastné cestování s aerovkami v letošním létě!

- JK -



„A 50 v londýnském exilu“

V minulém čísle šéfredaktor Aerovkáře naznačil, že byste ode mne mohli očekávat v čísle 3 pár řádek na téma „A 50 v londýnském exilu“. Ač nerad, tak vás asi zklamu. Původně jsem chtěl úvodem poukázat na malé nepřesnosti, kterých se při zpracování chvatně posbíraných podkladů dopustil novinář z MF DNES. Jistě jste na ně v jeho článku v MF přišli sami (mimo jiné – pan Kučera určitě nepracoval ve vysočanském Aeru do roku 1982, to už dávno neexistovalo). Dál jsem se ale nedostal – napsat nějaký článek s využitím podkladů z NTM není dovoleno, neb to prý mají zaměstnanci NTM podle vedení NTM v pracovní náplni a podklady nemohou proto jen tak kdekomu poskytnout – ani když ten někdo je členem Rady pro sbírkotvornou činnost NTM a v archivu ACC jsou prakticky tytéž materiály jako v NTM (až na nějaké doplňky kurátora). Podle rčení o vlku a koze jsem zvolil příspěvek beze slov – fotografie ajry před renovací mluví samy (všimněte si, prosím, data pořízení fotek – 6.9.95).



Výstava v NTM „Spící krásky z depozitáře“

Zůstaňme ještě v NTM. 23. května t.r. se ve velkém sále v suterénu NTM konala vernisáž velice zajímavé výstavy s názvem „Spící krásky z depozitáře“. Sbírkou automobilů a motocyklů NTM netvoří jenom exponáty vystavené v dopravní hale, ale také stroje uložené z nejrůznějších důvodů v depozitářích. Do souboru třiceti „krásek“ byly vybrány i takové, které dosud nebyly nikdy vystaveny nebo byly prezentovány před tak dávnou dobou, že si je mohou pamatovat jen supersenioři. K vidění ovšem byly i kousky, se kterými se pro výstavy nepočítá a slouží jenom ke studijním a dokumentačním účelům. Sbíрка silničních motorových vozidel čítá 127 automobilů a chassis a 135 motocyklů – nádvkem ovšem ještě bicykly a podobnou havěť. Zveřejnit zde fotografie všech vystavených vozidel i s popisy by znamenalo uvést zde mnohastránkový katalog a tak předkládám jen jednu fotografii s popiskou jako lákadlo k návštěvě výstavy – máte na ni čas do 2. září t.r. a stojí opravdu za to. Podrobnější informace najdete na internetu.

MG Midget J2 (1933)

Generálním zástupcem anglických automobilů MG a SS-Jaguar byl v období před druhou světovou válkou Ing. Zdeněk Klika z Prahy. V roce 1933 dovezl do Československa chassis malého sportovního vozu MG Midget J2, na které nechal pro svého bratra, známého pražského urologa profesora MUDr. Miloše Kliku, postavit v nejrenomovanější pražské karosárně Uhlík uzavřené dvousedadlové coupé. Karoserie byla zhotovena na zakázku, tedy v jediném kuse. Automobil sdílel pohnuté osudy obou bratrů až do poloviny 80. let dvacátého století, nejdřív sloužil Milošovi, později Zdeňkovi.



Do sbírek Národního technického muzea byl tento vůz získán v roce 1999.

Osobní automobil s kapalinou chlazeným čtyřdobým čtyřválcovým motorem OHC, umístěným podél za přední nápravou a s pohonem zadních kol. Zdvihový objem 847 cm³, výkon 26,5 kW (36 k), maximální rychlost 125 km/h. Výrobce: The M.G. Car Company Ltd., Abingdon on Thames, Anglie (chassis), Nová karosárna Oldřich Uhlík, Praha – Strašnice (karoserie).

Tento exponát nebyl dosud vystavován.

Připravil Karel Jičínský

Na náš e-mail přišel dopis od pana Dr. Josefa Voříška, syna nám velmi dobře známého karosáře pana ing. Josefa Voříška. V dopise nám pan Voříšek vytknul, krom jiného, že jím poskytnuté dobové fotografie (cca před 2 roky) v počtu asi 50 ks ještě nebyly v Aerovkáři publikovány. Musím přiznat, že se mi dopis nečetl příliš dobře. Začal jsem pátrat po stopách fotografií a zjistil jsem, že "usnuly" v počítači jednoho z kolegů. Fotky jsou tedy na světě a jistě je tématicky v Aerovkáři využijeme. Doufám, že originály fotografií byly vráceny a za redakci Aerovkáře se panu Dr. Voříškovi omlouvám. Zároveň děkuji za jeho souhlas k jejich zveřejnění v Aerovkáři.

Zde je jedna z fotografií jako ilustrační foto. Je to pan Voříšek st. se synem? Popisy k fotografiím zatím nemáme.



Za redakci Josef Kňourek (- JK -)

Dostali jsme ještě jeden dopis.

Dobrý den pane Šebesto,
také velmi děkuji za další číslo Aerovkáře, můj otec je z něj nadšený. Kam se prý hrabou ostatní veteránské časopisy To je prý počteníčko!!! Jen tak dále. Nepřipravujete další článek o karosárně pana Jonáka? Dá se prosím ještě něco dohledat?

Jinak moc děkujeme.

Zdraví, s úctou Martin a Josef Ničovi.

Když jsem si dopis přečetl, zavrhl jsem jeho zveřejnění, byť mě samozřejmě potěšil, s odůvodněním, že není nutné obětovat pro něj místo. Za 25 let práce s Aerovkářem by se dalo spočítat na prstech jedné ruky kolik takových dopisů přišlo. Změnil jsem však názor – snad díky dopisu p. Voříška, snad proto, aby se čtenáři Aerovkáře dozvěděli něco o zákulisí jeho tvorby. Jak už to tak bývá, slyšel jsem i jiné „pochvaly“ typu – „vždyť tam stejně nic zajímavého není“. To člověku moc elánu do další práce nedodá, ale k tomu musí být, jak se říká, nad věcí.

Předně. Aerovky se vyráběly 20 let a my o nich 50 let píšeme. To samo o sobě je pro monotematický časopis obrovským problémem. Dlouholetí čtenáři se proto pochopitelně setkávají s opakováním tématu, byť s doplněním o nové poznatky. Dalším problémem je skutečnost, že očití pamětníci již nežijí a lidé, kteří shánějí „nové“ informace se narodili až po ukončení výroby nebo v lepším případě v jejím průběhu. To je i příběh p. Jonáka. I on se již v minulosti dostal na stránky Aerovkáře a pokud se podaří získat „nové“ materiály, určitě je zveřejníme.

Jak tedy funguje redakce? Aerovkář je oficiálně registrovaná tiskovina (viz tiráž), a tudíž podléhá všem zákonům o tiskovinách. Musí mít proto určenu osobu, která je za obsah časopisu zodpovědná (např. autorská práva zveřejněných materiálů, nepravdivé údaje, urážky někoho apod.).

Tiskoviny mívají redakční rady. V našem případě je to ona zodpovědná osoba. Považuji však za člena jakési pomyslné redakční rady Karla Jičínského, který je jako jediný ochoten spolupracovat na obsahu Aerovkáře číslo od čísla a trvale připravuje Historickou rubriku s dalšími zajímavostmi. Přílohy tvoří trvale Jiří Zítek, distribuci obstarává Karel Šebesta, do němčiny překládá pan Šebesta senior. Velmi častým dopisovatelem je kolega Petr Klusák. Všem, kdo do „redakce“ píše a podílí se na tvorbě Aerovkáře, patří dík.

Aerovkář, v podobě v jaké ho dostáváte, je předán grafikovi, který pouze zapracuje fotografie, popř. technické výkresy. Finančně není možné zadat grafické zpracování celého časopisu. Potom již následuje tisk.

Veškerá práce, kromě profesionálního grafika a tisku, je zájmová, tudíž bez nároku na jakýkoliv honorář.

Tak to bylo nahlédnutí „pod pokličku“ Aerovkáře.

– JK –

17. Setkání Společnosti přátel CARROSSERIE SODOMKA.

Ve dnech 8. až 10. června se konalo 17. setkání majitelů vozů s karoserií Sodomka. Součástí setkání byl také již VI. ročník Sodomkova Vysokého Mýta, které pořádá Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě.

Sobotní program byl zahájen výstavou na náměstí Přemysla Otakara II. Výstava byla rozdělena na čtyři části. V první byly vozy s karoserií od Sodomky, v druhé části náměstí byly seřazeny vozy a motocykly s továrními karoseriemi všech značek do roku výroby 1950. V třetí části bylo pódium, na kterém vystupovaly různé orchestry, probíhaly ukázky práce četnictva a policie a večer vystoupil Lad'a Kerndl se svým orchestrem. Zbytek náměstí zabraly hasičské vozy Praga RN a vzácné parní stříkačky.



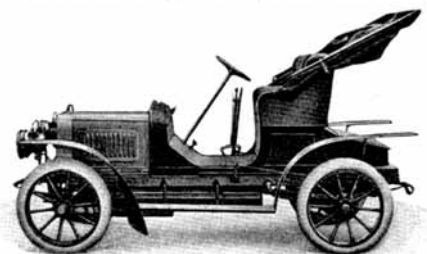
Letošního ročníku se zúčastnilo devět vozů Aero s karoserií Sodomka včetně Aero 50 „Arizona“ z Regionálního muzea ve Vysokém Mýtě.

Po každoročním fotografování u kostela a po obědě v Karose, jsme navštívili Brandýs nad Orlicí. Auta byla vystavena v rehabilitačním ústavě. Přivítal nás starosta města pan Petr Tomášek a navštívili jsme místa, kde pobýval J. A. Komenský a napsal zde Labyrint světa a ráj srdce. Projeli jsme také část Brandýského okruhu. Po návratu na náměstí byla vozidla opět vystavena. Proběhlo vyhodnocení soutěže elegance. Během dne probíhaly vyhlídkové jízdy autobusem Škoda 706 RTO a okolo kostela jezdil zrestaurovaný parní válec z roku 1936. V podvečer bylo odhaleno a pokřtěno krásně zrestaurované autíčko Aero s benzinovým motorem.

Jan Wagner



LAURIN & KLEMENT, AKG. SPOL.



1906.

2-válec, 90 × 110 mm, výkon 8/9 ks.

80. výročí jízdy Bohumila Turka „30 000 kilometrů za 30 dní“ s vozem Aero 18 HP (12.7. – 11.8.1932)

O Turkově jedinečném sportovním výkonu a o kvalitách malé aerovky byly jistě popsány stovky stránek (včetně Aerovkáře) a bylo pořízeno nepřehledné množství fotografií, takže tento Turkův příběh určitě znáte. Přesto se mi podařilo najít v archivu ACC úryvek článku ing. V. Guta v podobě tzv. „kartáčového otisku“, který tiskárna zhotovila jako podklad pro poslední korekturu. Proto nám ani není známo, pro který časopis byl určen (tipuji to na „AUTO“). Na faksimile jsou tu a tam patrné korekturní značky. Na fotografii je s Turkem jeden ze tří komisařů AKRČs – pravděpodobně ing. J. Rechiegel.

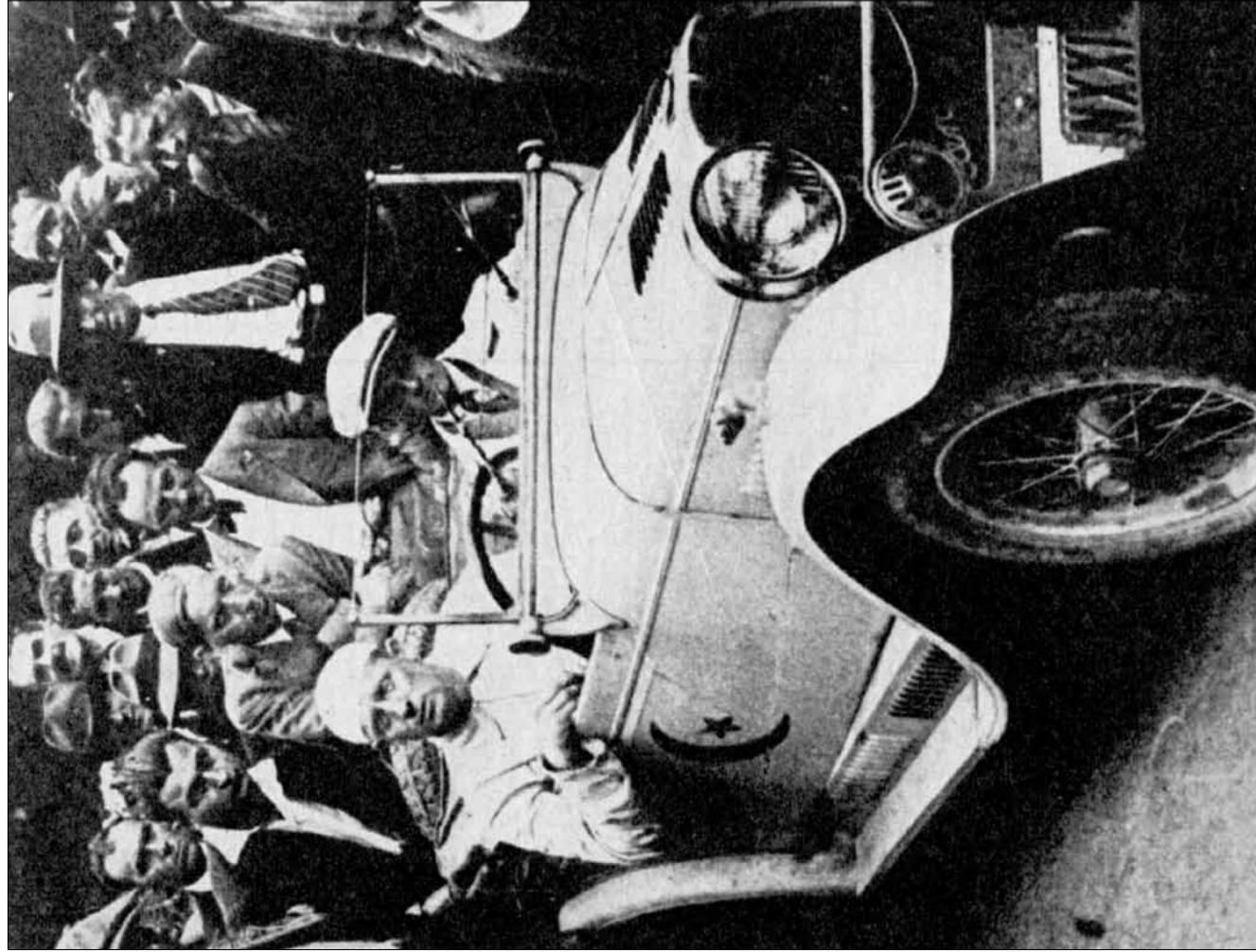
Tříkrát s Turkem

*Své dojmy z doby „Když jsem byl komisařem“
líčí Ing. V. Gut.*

Pozvání AKRČS, dělají Turkovi kontrolora, jsem rád použil, a to hlavně ze zvědavosti, jako to Turčín jezdí ~~jezdí~~, za druhé ze zvědavosti, co tomu úkolu, který na ni tentokrát vložil, říká malá Aero. Měl-li jsem ještě nějakou zvědavost jako důvod, bylo to přání zrekapitulovat si trochu věci, od nichž mám sám bohužel už značný odstup, a ztrávit příjemně čas se starým známým z dob vlády motocyklu.

Turek je prostě starý Turčín, jakým býval a jak to patří. Při vážném úkolu plném námahy samá psina. Po 19.000 km, kdy jsem s ním první nastoupil, nejmenší stopa únavy. Trochu přepečené uši a nos od sluníčka, jinak docela normálních tolerancí, neopotřeбен. Zcela nápadná věc - rukavice! To je zřejmý luxus, ve kterém kdysi nenacházel zalíbení. Je vidět, že se mu vede lépe.

Než sedne do vozu, po obřadném obědě, skončeném někdy i za 10 minut, nadělá hrozné kraválu. Jak odjede od AKRČS, dá pokoj, až zase tak na rohu Havlíčkova náměstí první začne pokřikovat. Na koho - to je zcela jedno; záleží to jen na tom, kdo se namane do cesty. Co dále uzná hned za dobré, vypráví mně, jak to bude po cestě. Nečekal jsem, že tolik sympatií získal za svých 76 dosavadních jízd mezi Prahou a Brnem. Vnitřní Praha s výjimkou okolí klubu přirozeně nemá času na čekání a tak jen spoře tu a tam někdo zevlující zamával mu na cestu. Začalo to tak od „Harfy“, jeho nočního „lágru“ v hotelu Bratislava. Pak porůznu již hloučky, z nichž největší u konce elektriky. Pak zase ojedinelé ve vsích a městech, až první stanice, která stojí za řeč, je Hradec Králové. Počíná to od Kuklen a 20.000 km to končilo na slavobraně ve městě, skrze kterou bylo nám projeti. Těžko jde vylíčit, co se tehdy dělo. Sám jsem se nestačil chránit od umačkání, ač jako „pan kontrolor“ za to vše jsem nemohl. Při této příležitosti mně Turčín opravdu překvapil svými vlohami. Nejen dory, vytrvalý řidič, na smrt oddaný příslušník továrny a výborný



obchodník, ale i svižný kinoherec a expert reklamy. Nestačí ani ubohý kontrolor koukat kolem sebe, jak Turek tyto všechny věci dokonale ovládá a spojuje. Má jistě budoucnost, i kdyby mu ruce upadly. Jak by jinak sehnal nápady častovav-
ti po cestě cukrátky a fotografiemi? Má výbornou paměť a své
třiky. Ze zná dokonale cestu, je pochopitelné za tolik jízdy, že
však si již pamatuje, kde ho kdo bude čekat, to už je pozoru-
hodnější při té spouště lidí, kteří ho při každé jízdě vítají. Do-
vede výborně ke svému účelu používati dvou vyladěných kla-
xonů, které nemohou nikoho mýlit. Jede časné ráno na př.
kolem vílek, hlásí se klaxonem a řekne: Hele, támhle bude
dědeček v košili. Také jo! Nahoře v podkroví se otevře okno a
mává dědeček v košili! Nebo: „Támhle za zatáčkou pojed-
mlékař s oslem“, také jo. Jednou mu tam chyběl, ale daleko
nebyl, přijížděl právě z ohrady. Turčín ho hned častuje: kde-
pak se zdrželi? naproti tomu jednou dědeček už stál ve vsi a
prodával nektřené, a [Turčín: Ježíšmarjá, kde mám tabulku
(časovou), snad nemáme zpoždění? Vysoké Mýto, Holice, Li-
tomyšl, zona, kde Turčín těžko projede, aby se nemusil bez-
počtuku zastavit. Když jim někdy proklouzl, dovedli nají-
ti odpomoc [hlné děti. Radou, za ruce se držíce, zatarasí ces-
tu a je to! Ve Vysokém Mýtě má štaci jaksi povinnou. Tam
čeká při každém průjezdu „pan štába“ někdy s kytkou, jindy
jen tak. Když jednou nemohl, postavil tam pucfleka. V Ch-
lumci je také povinná štace, starý pán, bývalý cyklista, ho ví-
tá: „Jak se ti vede a co ti mám navečer připravit.“ Turčín je
altruista: „Tady pro pana kontrolora trochu koňaku.“ On
myslil, chudák, „trochu“ a starý pán přinesl opravdu jen tro-
chu - pouhé stampre.

„Támhle bude Emma.“ Také jo, hned se objeví zelená ně-
mecká kráska s kyticí. Chce se svézti do Brna a zpět, Turčín
slibuje a tak ona nosí trpělivě růže, jsand tam čeká dodnes. V
Holicích je mrňavý klučina, hrozně vyčíhaný. Věčné škemrá o
fotografii a říká, že se naň dosud nedostalo. Zatím jich už se-
sbíral a bůhví, co s nimi dělá. Když vidí, že žádnou nedosta-
ne, tak skočí na stupačku a bleskurychle zajede mezi sedadla,
kde ví, že bývají, a pelásí pryč s celým svazkem. T toho přiro-
zeně vznikne přepadení druhými kluky, a bitva, kde bojující
se válí uprostřed silnice a z jejich středu vyletují fotočky.

To jen tak namátkou, co uvádím z té spousty přerůzných
pozorování spontánních projevů sympatie, kterými Turčína
častují. Důkazy se jeví ve voze. Přibývá s kilometry přiměrně
spousta přerůzných květin, křivtic malých, velkých, primiti-
vích i umělých, přerůzná dary, ať již cukroví nebo bábovky,
koláče, husa, čokoláda, sem tam dostaneme i něco k pití.

Tedy to by bylo po stránce zevního efektu. Ve vlastním vo-
ze to vypadá trochu jinak. Je postaven neobyčejnému úkolu.
Turčína také někdy přepadne tato myšlenka a šetří ho. Jde
tak daleko, že ve velkých kopcích s vrchu jede bez motoru a
dole tam zase vrazí kvalt. Někdy, když zapomene a opatr-
nost, tak ho tam tak napálí, že to, co ušetřil na motoru, roz-
hodně zaplatil kastlík. Obdivuhodné je, že opravdu po celou
dobu nepřekračuje fakticky rychlost 70 km/h. Naproti tomu
někde ve městě, kde ho vítají, dělá jim různé efekty, při nichž
trnou hrůzou. Vytrubuje motorem, o který se jindy v návalu
starostlivosti bojí, startuje z místa jako v závodě do kopce a
brzdí desetkrát, než přejede náměstí. Kolikrát mne napadlo,
že tohle není žádná jízda, která by měla vydržeti. Ten ubohý
vozik někdy od Turčína zkusí, že by se člověk nedivil, kdyby
se poroučel a zažádal o přeložení, třeba na Podkarp. Rus.

Kdyby člověk počítal, kolikrát bylo za těch 30.000 km zby-
tečné brzděno a znovu vyjžděno, došel by k zoufalým číslům
a celkový obraz jízdy by zcela jinak vypadal, než jízda na
30.000 km, při které by člověk předpokládal, že se s vozem
dělá jako s porculánem a jako s vozem, který si jezdec koupí.

Konečně ale Turčín ví, co dělá. Má bohaté zkušenosti s ma-
lým Aero a ví, co si dá líbit. Na to hřeší, když jízdou řeší hes-
lem: Lidu blíž. V tom leží těžiště jeho propagace, a věřím, že
po stopách letošního jeho cesty nebude napřesrokyro Aerovky
kam šlápnout.

Konečně je to k přání jak agilní továrně, tak nezmaru Tur-
čínovi, i těm, kteří oblíbeným Turkovým pozdravem: „Zahod
to a kup si Aerovku“ jsou přesvědčeni, že si Aerovku pořídí.

V letních měsících roku 1937 věnovala motoristická veřejnost v Evropě pozornost přípravám velkého podniku, jímž byla – jak uváděl propagační leták –

Automobilová a motocyklová soutěž Malou dohodou I. ročník 12.9. – 20.9.1937

Praha – Bratislava – Košice – Kluž – Bukurešť – Turn-Severin – Bělehrad

Celková délka 2450 km

V Aero Car Club Revui o tom informoval známý podnikatel, cestovatel, činovník a automobilový nadšenec Břetislav Jan Procházka-Dubé. Článek přetiskujeme jako faksimile, o průběhu závodu přineseme zprávu v příštím čísle Aerovkáře.

Připravil Karel Jičínský

B. J. Procházka :

Největší automobilová a motocyklová soutěž letošní sezony.

Mnoho se o tom mluvilo, fantastické pověsti kolovaly v automobilistických kruzích a ještě nedávno se zdálo, že celý pracně navrhovaný projekt vyjde na prázdno.

Dnes jest jisto, že soutěž Malou Dohodou, organizačně největší sportovní podnik, který kdy československý autoklub pořádal, se pojede. Start v Praze před budovou Autoklubu bude spojen s rychlostní zkouškou zcela nového druhu, jaké Praha dosud neviděla.

První etapa vede na Bratislavu a je dlouhá 380 kilometrů. Další je Bratislava-Košice 490 km, třetí pak Košice-Kluž 460 km. Z Kluže do Bukurešti 460 km. V hlavním městě Rumunska je technická kontrola a zkouška pohodlí a účelnosti. Na ně je rezervován jeden den. Cíl i start v Bukurešti bude před královským palácem. Silnice až do Bukurešti možno označiti v každém ohledu za prvotřídní až na nepatrný úsek od československých hranic do Kluže. Etapa z Kluže je dokumentární ukázkou, jak vzorně dnes Rumunsko buduje svoji silniční síť.

Z Bukurešti se jede na Turn-Severin, délka etapy 340 km. Poslední etapa Turn-Severin—Bělehrad, která bude ukončena kondiční zkouškou, je dlouhá 290 kilometrů.

Druhý den na to je v Bělehradě zkouška obratnosti, načež večer budou rozděleny ceny za přítomnosti oficiálních osob. Soutěž začíná startem v Praze 12. září a končí v pondělí 20. září zájezdem na Oplenac k hrobu J. V. krále Alexandra.

Podle předběžných přihlášek lze již dnes se vši určitostí počítati, že účast jezdců bude rekordní a to nejen v motocyklech, ale i vozech. Sportovní výbor Autoklubu s energickým sportovním předsedou ing. Jelínkem vykonal již pečlivou rekognoskaci celé trati spolu se zástupci rumunského a jugoslávského autoklubu. Trať je zajímavá nejen s hlediska sportovního ale i turistického. Jistě že tato soutěž přiláká značný počet turistů do malodohodových zemí a i to měli na mysli pořadatelé, když uvažovali o programu celého velkoryse založeného podniku.

Náměstí v Kluži, Národní Divadlo před kterým bude pravděpodobně start etapy soutěže „Malou Dohodou“.

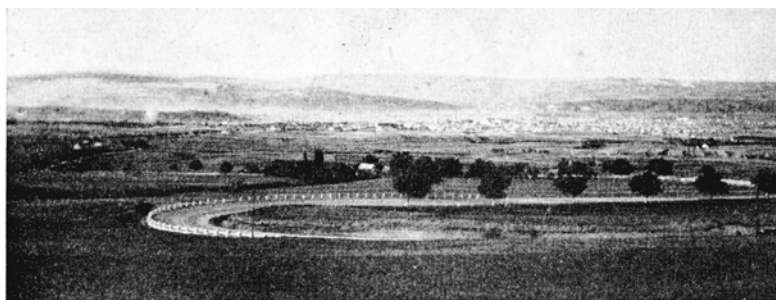


Úsek silnice Kluž-Bukurešť která je většinou zcela nově upravena.

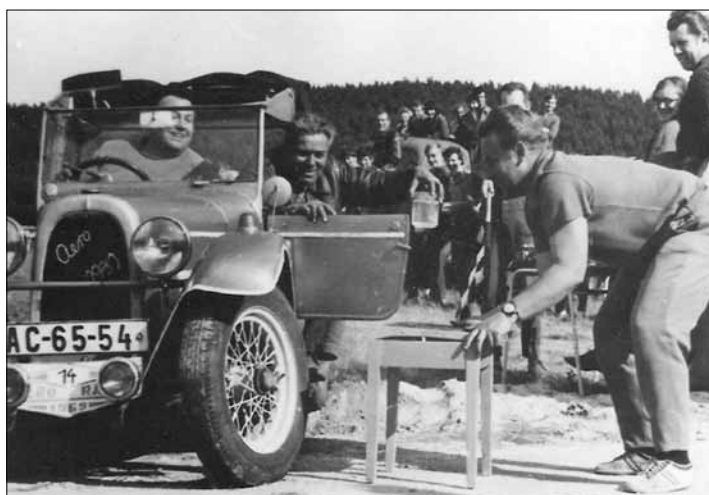
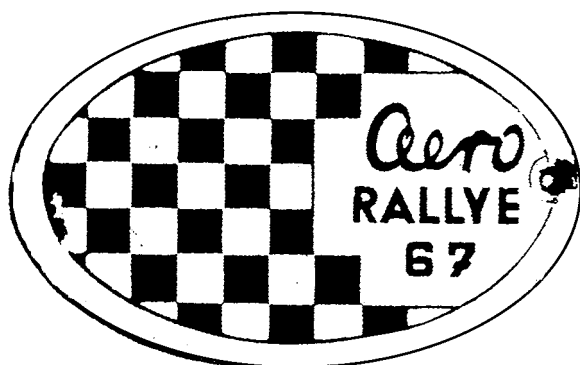
Také je již dnes jisto, že kooperace malodohodových států i po stránce automobilové ponese ovoce do budoucna.

Organisačně bude průběh bezvadný, čehož je nejlepší zárukou osoba generálního sekretáře rumunského klubu M. Stana a v Bělehradě i u nás populárního pana Andělkoviče, jehož zásluhy o přátelské styky mezi Malodohodovými Autokluby dojdou dalšího ocenění, zvláště se strany československé.

Vozy s dámskou posádkou budou klasifikovány zvláště. Účastní se i armádní vozidla a v rámci celé velké soutěže bude pořádána radio soutěž a foto soutěž, která podnik jistě zpopularisuje.



Z historie ACC Praha
Kronika "FIFINY"
dokončení
(text nebyl upraven)



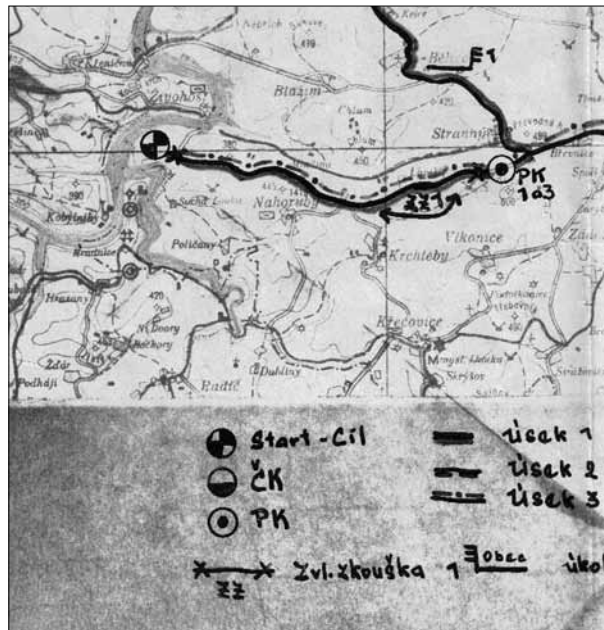
U stolku kontroly Franta Vintera

Druhý den ráno byla povinná jízda zručnosti na blátě a vloužích udělali se z kuželů dvě garáže do jedné se muselo vjetí po předku vycouvat a po zadku udělati osmičku malou, po zadku do garáže po předku ven a obloukem to object Tose vše provádělo za deště pak ještě jsme museli vyndat kolo oběhnout auto a dát ho zpět dělal jsem to asi půldruhé minuty Rekord tam byl 35 vteřin.

Při všech potížích a volovinách co jsme v závodě udělali to bylo 1.680 trestných bodů a byly jsme čtvrtý v pořadí, tak jsme celkem uspěli dobře jako nejmladší aerovkáři když jsme v té lumpárně neměli ještě zkušenosti. Po druhé zajedeme do první hospody pořádně to prostudujeme jakou šaškovinu nám udělali na papíře a pak se to dá klidně beze štvání snadno uject, takhle blbnout a jezdit to nemá cenu to je tápání ve tmě a člověk nemá ty smysly jako čuchací pes.

V neděli 17.9.67 . před polednem jsme jeli domů zima bylo chvílemi dešť mlha co tam zajeli jsme na Zbraslav do Zámecký na oběd a jelo se domů. Klenot nás tam už netrpělivě očekával byl tam u nás otrávený alespoň mohla dobře poznat co já mám za život a trápení z matkou doma a pak ještě dělat vola pečovatele jí a já jsem zdravý tak to musím vydržet, mám na to tělo.

15.2	Křižovatka v polích-směr Vysoký Újezd	0.3	↑
14.9	Blaženice	1.8	↑
13.1	Křižovatka v polích-směr Jílové	1.6	↑
11.5	Bělčice ROZDÍL ÚKOL! Po levé straně silnice kostel (kolem hřbitov) - za bránou po pravé straně hrob, napište komu patří a odkud pocházel.	1.0	↑
10.5	Křižovatka v polích-směr Bělčice	1.8	↑
8.7	Stranný	0.7	↑
8.0	Křižovatka v polích-směr M.Knín Konec ZZ1	3.5	←
4.5	Křižovatka v polích-směr Neveklov	0.3	↑
4.2	Křižovatka v polích - směr Neveklov	4.2	↑
00.0	S T A R T - Živoňš - Začátek ZZ 1	--	↓



Máme prý tam zbytečně moc krámů, přes polovičku by vházela do kamen a popelnic polepšíme se a půjdeme kní na školení ona nám už poradí má tu UM PRUM.

19.9.67. Malý zájezd do Březnice, školit syna v jízdě Fifinou, zaparkovali na náměstí a šli pěšky do zámecký zahrady na labutě a nějaké fotky tam udělal Při cestě zpět to zkoušel na postraních silnicích jeti šlo mu to vešel se tam, stavěli jsme se v Dubenci v naší hospůdce navštívily našeho hlídače /psa/

20.9.67 . Odjezd do Hřenska, směr Litoměřice, Ústí a Mezní Louka, ulágrovali v chatách pro pět osob, poruchy povolila jedna matka na motoru a vypadla závadu zjistil SNB, když jsme šli na oběd tak nám tam dělal inventuru díval se pod kapotu míval také dřívě aerovku, nasadil jsem jí tam a trochu utáhnul aby se s tím dalo ject,-Druhý den jsme dělali soutěžky po lodích, bylo takové střídavé počasí honily se mraky, jinak to byla pěkná procházka.-

22.9. jedeme z Mezní Louky na Pravčickou Bránu, načalo pršet a vmotoru vrčet zajedeme pod Pravčickou na parkoviště a tam jsem teprve pod stříškou motor řádně podložil a utáhnul.- Přestalo pršet tak jsme šli pěšky nahoru to bylo divení že taky slyšejí česky mluvit, bylo tam málo lidí počasí mizerné honily se mlhy kolem skal a věží.-Zpět jsme jeli přes Českou Lípu úplně bez závad.-

27.9.67.-Jedeme na pohřeb do Stach na Šumavu panu Kortusovy, jako spolupasažeri, pan Linhart dom.důvěrník p.Martinovský,/v zaduú Dal jsem to trochu do lesku aby to nedělalo ostudu do kopce na Baně se mě pootočil zase karburátor /stará bolest/ jelo to celkem dobře jednou se ucpal karburátor to jsem profouk ve Wimperku jsme koupily kytici a do Stach dobře dojeli času bylo dost.-Cesta se jim líbila krajina pěkná.-Pak se šlo na pohřeb do kostela a na hřbitov, byl to krásný pohřeb lidí bylo hodně, tam to neodbyvají jako v Praze, nějaké fotky jsem udělal, v kostele se fotit nedalo byla tam tma.-Muzikanti šli do hospody šel jsem s panem Linhartem také, něco pojíst popít, náš dom.dův.p.Martinovský tam byl také,- Pak se šlo na hřbitov, po pohřbu jdeme zpět a na cestě najde-p.Martinovského sedět na plotě hekal a nařikal jako když dodělává na nohy se nemohl postavit hlavu nemohl udržet, vzali ho prý regma, co sním tak jdu pro auto abychom ho naložily, bylo to s ním zoufalé skoro mrtvola.-Na poloviční cestě mě dohonily s autem a už ho vezli přisedl jsem k ním a dojeli k vile tam mu uvařily silnou černou kávu ale on jí nechtěl, chtěl Francovku a cukr. Divná léčba na regma nejsem doktor nerozumím tomu, společnýma silama jsme ho naložily a ujížděli někam do hor spletl jsem si cestu až už to končilo a obláčky byly už nízko ale tam nevedla cesta.-Tam jsme maroda museli zas vyložit přišli na něj porodní bolesti, pak jsme sjeli zpět na správnou cestu to už se stmívalo ta procedura se ještě několikrát opakovala, měli jsme z toho ohromnou radost nechtěl nám nikdy nastoupit, museli jsme mu vlastnoručně domluvit, byl chudák když ho ty regma tak najednou vzali.

Do Prahy jsme dojeli dobře asi z třífodinovým spožděním ale hlavně že nám to nemocný regmatig vydržel.

Poslední tři odstavce z 11., 19. a 23.11.67 se týkají okolností kolem úmrtí a pohřbu „otcovy“ matky a ježto jsou čistě rodinného rázu, tak je zde nereprodukuje. Prý ještě existuje další sešit vzpomínek, je-li tomu tak, pak nezbyvá doufat, že se jednou najde.

Poznámka: ilustrativní reprodukce itineráře a mapky jsou z archivu ACC a týkají se AR 1968. Začátek I. etapy byl v obou ročnících stejný.

Připravil Karel Jičínský, foto Jirka Voda

Milí čtenáři,

doufám, že jste se při čtení dobrodružného seriálu pobavili tak dobře jako já při opisování zažloutlého strojopisu. Kdo jste „tátu“, „synka“ a Fifinku znali, tak vám z vyprávění jistě vystupují jako živí, kdo ne tak vám poslouží oněch pár fotek k utvoření představy o hrdinech tohoto příběhu ze života. Já na ně vzpomínám moc rád, protože optimismu měli oba aerovkáři na rozdávání a Fifinka – jako správná aerovka – byla přes všechno, co zkusila, k neutahání.

KJ

Z knihy V. Heinze a V. Klementa Z DĚJIN AUTOMOBILU z r. 1931.
14. pokračování o automobilech na páru.

Z historie automobilu

61

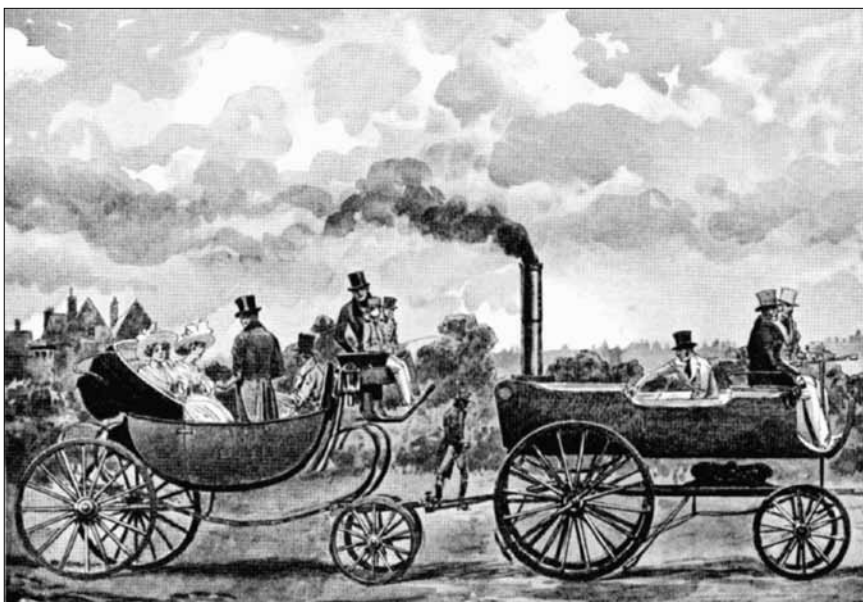
PÁRA V DOPRAVĚ

GOLDSWORTHY GURNEY.
Anglie 1827.



Goldsworthy Gurney, narozený r. 1793 v Cornwallu, jako hoch viděl pokusy Trevithicovy. R. 1825 získal pak sám patent na parní vůz, který byl postaven r. 1826. Vůz byl částečným nezdarem, neboť Gurney, chtěje docílit větší adheze, opatřil vůz "umělými nohami", kterých použil Brunton r. 1813 u železniční lokomotivy a r. 1824 u vozu David Gordon.

Nicméně zkoušky s tímto vozem na silnici v Edgware, v Stanley, v Barnetu i jinde získaly Gurneyovi důvěru a přátele, kteří ho povzbuzovali. Nový Gurneyův vůz, postavený r. 1827, měl šest kol, z nichž přední malá, tvořící jakýsi předvozek, byla řídicí. Gurneyova hlavní zásluha je, že zkonstruoval bezpečný parní trubkový kotel, který byl umístěn za karoserií vozu. Sestával z několika svazků rour, vedle sebe uspořádaných. Topení se děje mezi rourami, jejichž dolejší řada slouží jako rošt. Trub-



Gurneyův vůz z roku 1831.

ky byly velmi tenké (jako "puškové hlavně"), takže často silným vyvíjením páry byla voda skoro úplně stržena s sebou. Propálení trubek bývalo toho ovšem následkem.

Dvouválcový stroj byl umístěn pod karoserií vozu, rozvodný orgán

vpředu u řidičova sedadla. Umístění stroje pod vozem a kotle za kočárovou skříní a jejich vzdálenost od sebe vedly k hadovitě vedenému rouroví, jehož důsledkem byly veliké ztráty tlaku, takže Gurney sám napsal, že z 5-9 atmosfér v kotli dojde k válcům nejvýše asi 1,4 atmosféry. Válce poháněly zadní kola. V únoru 1829 jel Gurney tímto vozem z Londýna do Bathu a zpět v jedné jízdě, kterou podnikl na podnět gener. ubytovatele armády. Trať, měřící 212 mil, byla uražena rychlostí 12 mil, která místy stoupala i na 15 mil. Gurney nebyl jen konstruktér, nýbrž i apoštol parní dopravy.

Cestoval zemí na svých vozech a přednášel, aby parní dopravě získal přátele a překonal nepřátelství zpátečníků. Tak podařilo se mu pronajímati vozy k zařízení dopravy v západní Anglii a na tratích Londýn-Manchester-Liverpool, Londýn-Brighton, Londýn-Southampton, Londýn-Birmingham a Holyhead. Jeho podmínky byly buď nájemné za ujetou míli 6 pencí nebo koupě vozu za 1000 liber.

Propagátorské jeho činnosti se však nepodařilo překonat nerozum a nepřátelství, které nová doprava budila a o němž bylo více pověděno v úvodní kapitole. Gurney narazil na nepřátelství často. R. 1829 v Melkshamu o trhu nižší třídy, zaujaté nebo poštvané, kamenovaly vůz a zranily řidiče a strojníka. Gurney musil přerušit jízdu, vůz byl v noci hlídán policií a teprve druhého dne pod ochranou stráže mohl pokračovat v cestě do Bathu.

Nicméně r. 1830 sir Charles Dance objednal několik Gurneyových vozů, jimiž provozoval pravidelnou dopravu mezi Gloucestrem a Cheltenhamem.

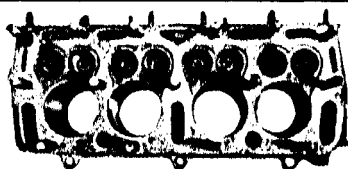
Gurney, jak jsme už vypravovali v úvodní stati, bojoval houževnatě ve veřejnosti a před parlamentem o právo parní dopravy na život. Dobil sice v tomto boji úspěchů, ale rázu spíše morálního a přechodného, které byly úplně zničeny neprohlédavými úřady. Je zajímavé, že v průběhu těchto zápasů stanovil škodu, která mu byla způsobena, přímo na 36.000 liber, o nepřímých škodách ani nemluvic. Od r. 1832 G. Gurney přestal stavět vozy na vlastní účet. Zemřel v březnu 1875 v Cronwallu.



G. Gerney

- pokračování příště -

Montujte brzdové obložení „Energos“ tuzemský jakostní výrobek
ING. BUTTA A GÖTZL, PRAHA I., UL. KAROLINY SVĚTLÉ ČÍSLO 11
Telefon 345-41.



Speciální elektro-autogenní sváření auto-motocyklů
a veškerých kovů se zárukou.

Václav Tylšar, Praha-Karlín, Podě-
bradova 7. Tel. 36483.

Při odvolání na tento inzerát členům ACC patřičná sleva.

!!! Aerovkáři - nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři E-mail adresa pro zasílání příspěvků do našeho zpravodaje je - **AEROVKAR@EMAIL.CZ** - redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek.

!!! Aerovkáři - nepřehlédněte !!!

Z REDAKČNÍ POŠTY



Kolega Petr Klusák nám zaslal jménem p. Zdeňka Šuby dopis s fotkami a dotazem na čtenáře.

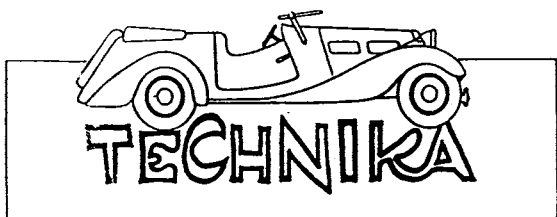


Vůz z r. 1935 koupil p. Zdeněk Šuba v r. 1965 od p. Zemana z Brna. Vůz jezdil pod SPZ BS-49-63. Podle vzpomínek majitele došlo v průběhu doby k několika závadám na klikovce, které opravoval p. Zeman, povoláním automechanik. Byla použita ojnicí ložiska NA 30, která se, jak uvádí p. Šuba, upravovala vybroušením mazacích drážek na vnějším kroužku ložiska, úprava ve své době dosti rozšířená, která měla za účel zlepšit přívod směsi do prostoru ložiska.

Foto z doby pobytu v Luhačovicích se svou paní a přáteli z r. 1967, za volantem majitel Aerovky.

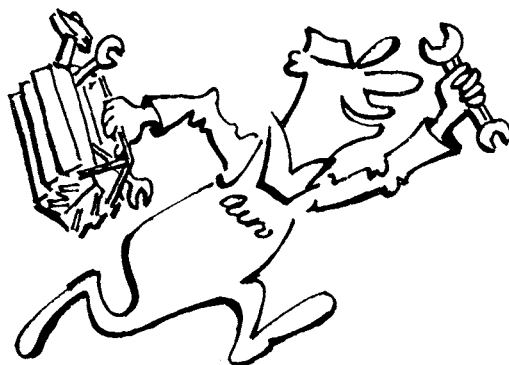


V r. 1969 byl vůz prodán novému majiteli, ale zůstal v Brně. Jméno kupujícího si p. Šuba již nepamatuje. Prosím čtenáře, kteří by věděli něco bližšího o dalších osudech této Aerovky, sdělte, prosím, redakci Aerovkáře.



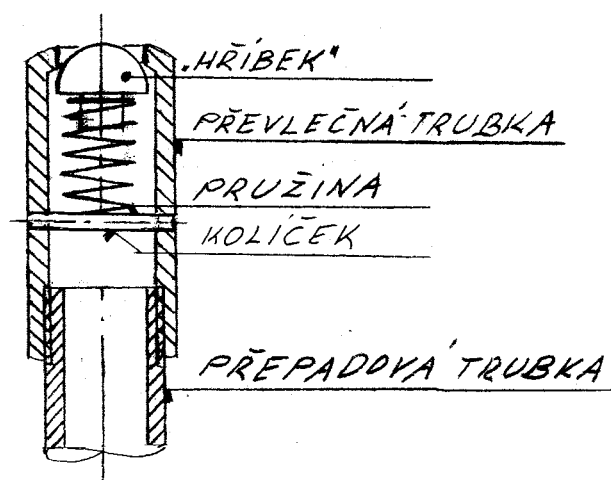
Nejprve něco pro zasmání nebo k pláči?

Pro čtenáře určitě pro zasmání.



Když jsem v minulém Aerovkáři popisoval ventilék chladiče, tak jsem si chtěl osvěžit, jak byl konstruován - po 20 letech si člověk už detaily nepamatuje. I pokusil jsem se ventilék odšroubovat, ale uslyšel jsem jen tiché cvaknutí. Stalo se, co se muselo stát. Trubička pod ventilékem podélně praskla. To se potvrdilo, až když byl Aerovkář v tiskárně. Naštěstí jsem v té době dělal nový lak a érovka byla kompletně odstrojena.

Protože ventilék byl proveden trochu jinak, uvádím ještě jednu náskres. Závit na trubičce není M8x1, ale M8x0,75 a pružinka "hříbku" je zapřena o čep z mosazného drátu o průměru 2 mm. Čep je pouze v převlečné trubičce zaklepnut (není zaletován). Popis v minulém čísle by samozřejmě také fungoval, ale s čepem je pohodlnější našroubování na trubičku - celý ventilék je takto kompaktní. Novou trubičku přepadu jsem udělal měděnou - lépe se ohýbá a čistá měď nepraská jako mosaz (mosaz byla při výrobě levnější). Ventilék jsem musel vyrobit celý nový, jelikož jsem měl k dispozici jen závitník a očko M8x1, což není na závadu. Ventilék jsem ale vysoustružil z ložiskového bronzu, takže i s osazením - bronz by se velmi špatně rozklepl na horním zúžení.



Tak to je snad vyčerpávající. Dodám ještě, že vletování nové trubičky - pomocí autogenu, 300 W el. pájky a obložení letovaného místa namočenými hadry - je opravdový nervák. Na 5. pokus to neteklo.

Pan Grégr redakci za článek poděkoval a přiložil 2 fotky. Tady je aspoň jedna z nich.

- JK -

Vážení čtenáři, v Technické rubrice se v poslední době setkáváte s kopiemi originálních výkresů, jelikož současná reprodukční technika to umožňuje. Vybrám takové výkresy součástí nebo sestav, o které si často píšete nebo takové, které lze případně poměrně snadno vyrobit. Bezproblémové kopírování je do formátu A3, kdy i při zmenšení na formát o kategorii nižší jsou kóty čitelné. Na dvoustranu lze ještě zmenšit formát A2.

Uvítal bych, kdyste napsali, o které výkresy máte zájem. To závisí samozřejmě na tom, zda je v archivu máme. Výkresy zásadně nepůjčujeme.

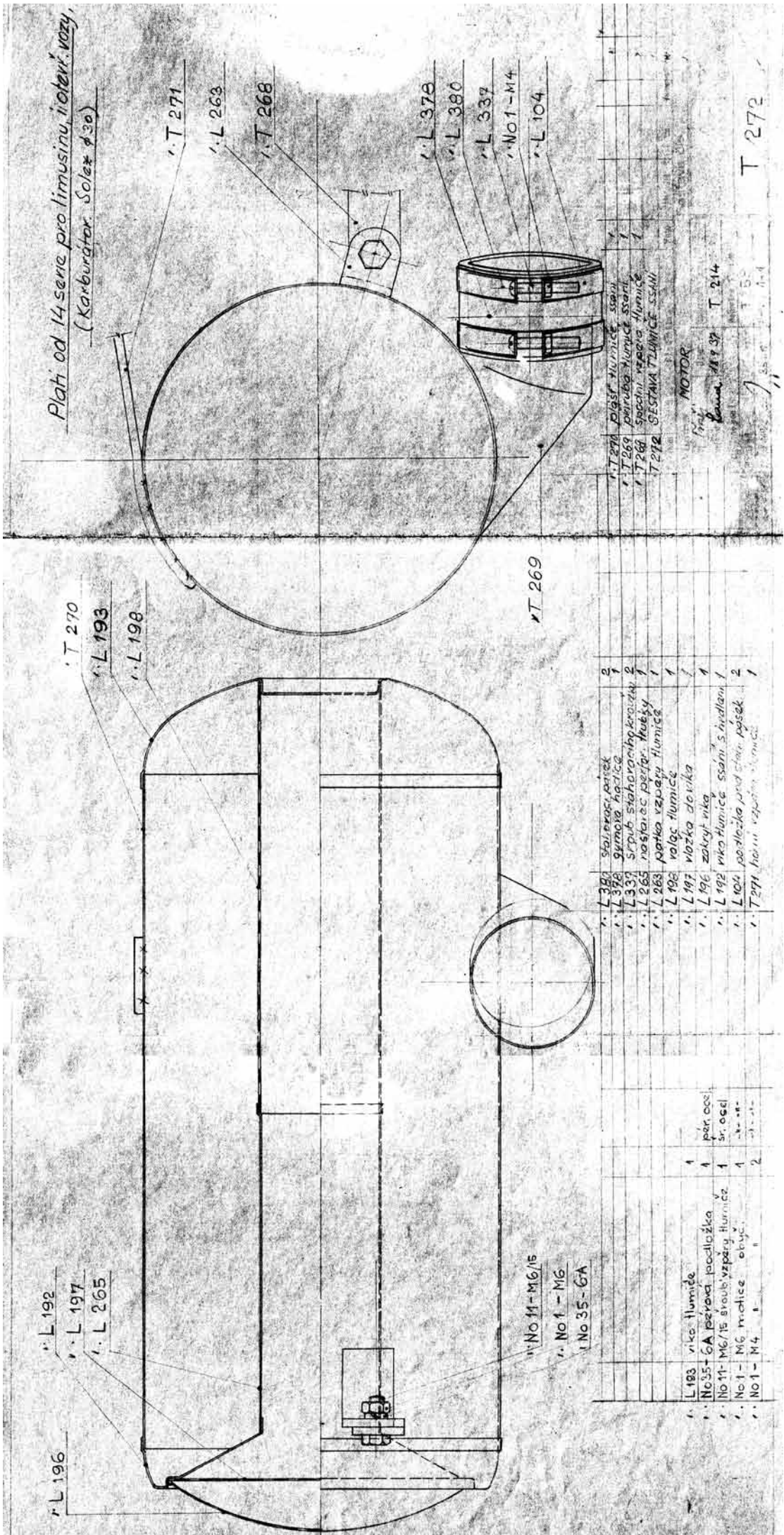
Dnes něco pro padesátky.

Před časem jsme uvedli výkresy tlumiče sání pro A 30. Z výkresu sestavy T 272 je patrné, že část dílů je totožná s tlumičem A 30, jejichž výkresy máte k dispozici v minulých číslech Aerovkáře. Tento tlumič je datován z 18.9.1937 a platí od 14. série pro limusinu i otevřený vůz. Určen je pro karburátor SOLEX.

Výkresy jsou v originálu "modráky", tak doufejme, že budou po převedení do pozitivu dostatečně čitelné.

- JK -

Plah od 14 serie pro limusinu, i.olevi vozy,
(Karburator Solex ø30)



1. L 196
1. L 192
1. L 197
1. L 265

1. T 270
1. L 193
1. L 198

1. No 11-M6/15
1. No 1 - M6
1. No 35 - G4

1. T 269

1. T 271
1. L 263
1. T 268

1. L 378
1. L 380
1. L 337
1. No 1 - M4
1. L 104

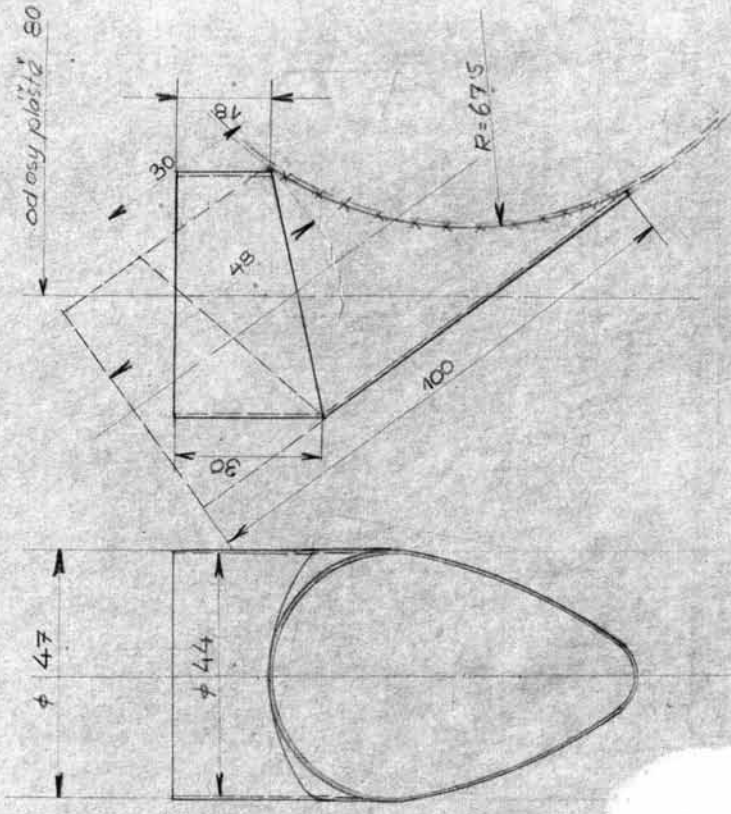
1. L 193	více Hrnice	1
1. No 35 - G4	peřová podložka	1
1. No 11 - M6/15	šroub vřpary Hrnice	1
1. No 1 - M6	M6 matice	1
1. No 1 - M4	M4	1
1. L 380	stabilizaci pásek	2
1. L 378	symola Hrnice	1
1. L 337	šroub stahovací-kroužek	2
1. L 265	noštec peřar. Hrnice	1
1. L 263	noštec vřpary Hrnice	1
1. L 198	valce Hrnice	1
1. L 197	vlazka dravka	1
1. L 196	zakryt vřar	1
1. L 192	vřka Hrnice ssami s indlani	1
1. L 104	podložka pod vřar pásek	2
1. T 271	noštec vřpary Hrnice	1

1. T 270	plavčák Hrnice ssami	1
1. T 269	peřová Hrnice ssami	1
1. T 268	šroub. vřpary Hrnice	1
1. T 272	SESTAVA TLAMICE SSAMI	1

MOTOR
Prům. č. 214
Lama 219 39 T 214

T 272

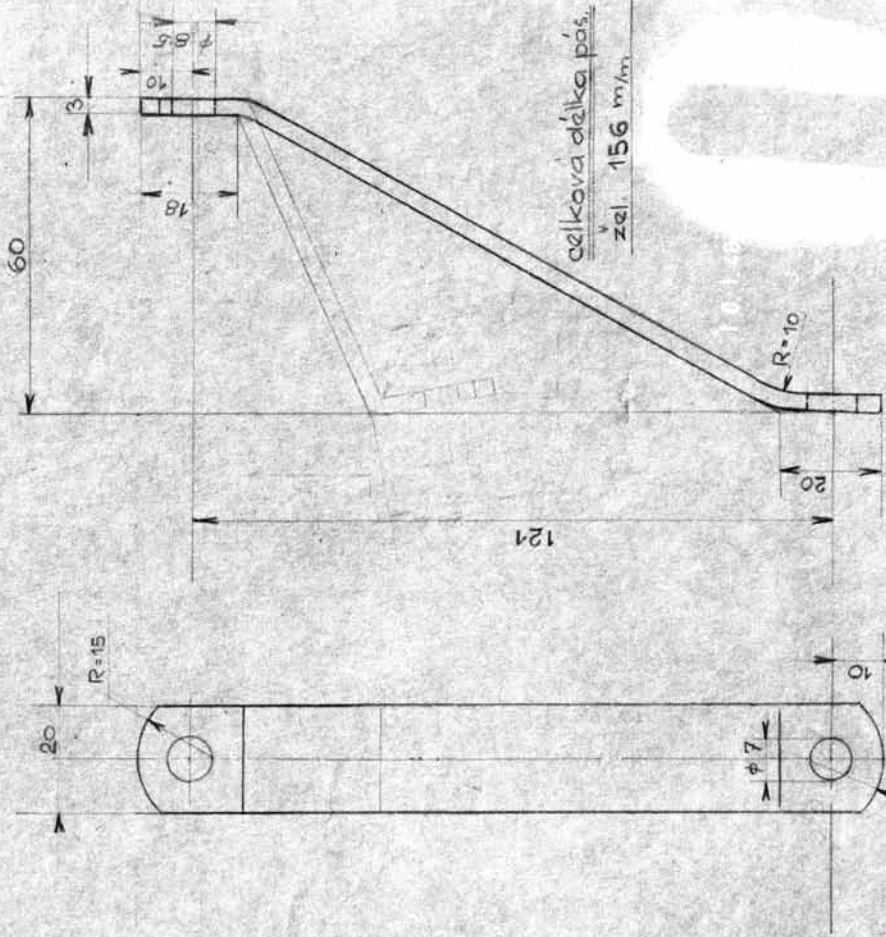
Datum čs.	Z	A	Provedl
1/14 59	Zuř. n.	14/145 m. 4/144	Jolán



platí od 14 série pro šir. limus.

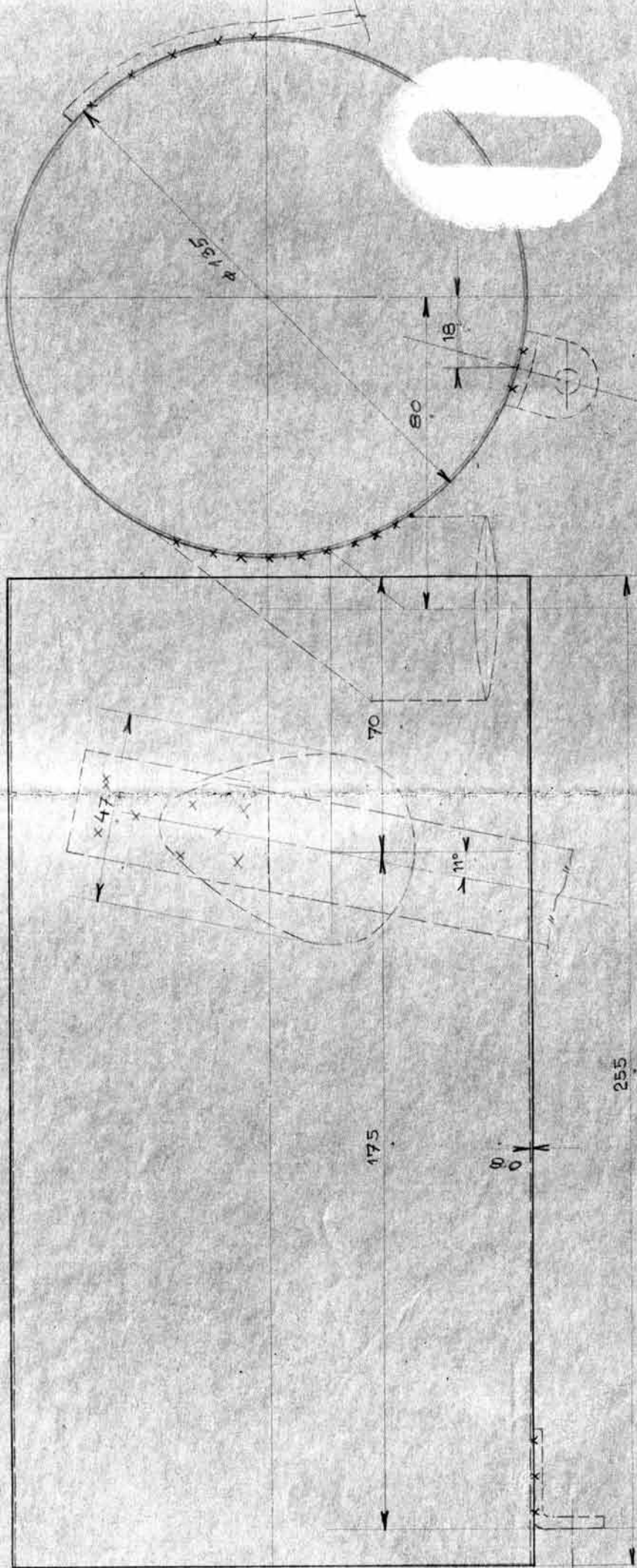
9 od 21 série pro otevř. vozy 50H

oznčení	1	ocel. trubky	47.144	č. mod.	poznámka
skupina:	TLUMIC SSANI	material	rozměry	váha	
kreslí:	19/16	část. sestavení: T 272			
kontroloval:	16/9.3	nahrazuje výkres: T 211			
vyzkoušeno podč.:	16/9.3	nahrazen výkresem:			
platné od	1/1	vozu			
platné do	1/1	vozu			
AERO TOVÁRNA LETADEL DR. KABEŠ PRAHA					
T 269					



platí od 14 série pro otevřené vozy i limus.

oznčení	1	pos. žel.	20/3	č. mod.	poznámka
skupina:	TLUMIC SSANI	material	rozměry	váha	
kreslí:	19/16	část. sestavení: T 272			
kontroloval:	16/9.3	nahrazuje výkres: T 87			
vyzkoušeno podč.:	16/9.3	nahrazen výkresem:			
platné od	1/1	vozu			
platné do	1/1	vozu			
AERO TOVÁRNA LETADEL DR. KABEŠ PRAHA					
T 268					



10148

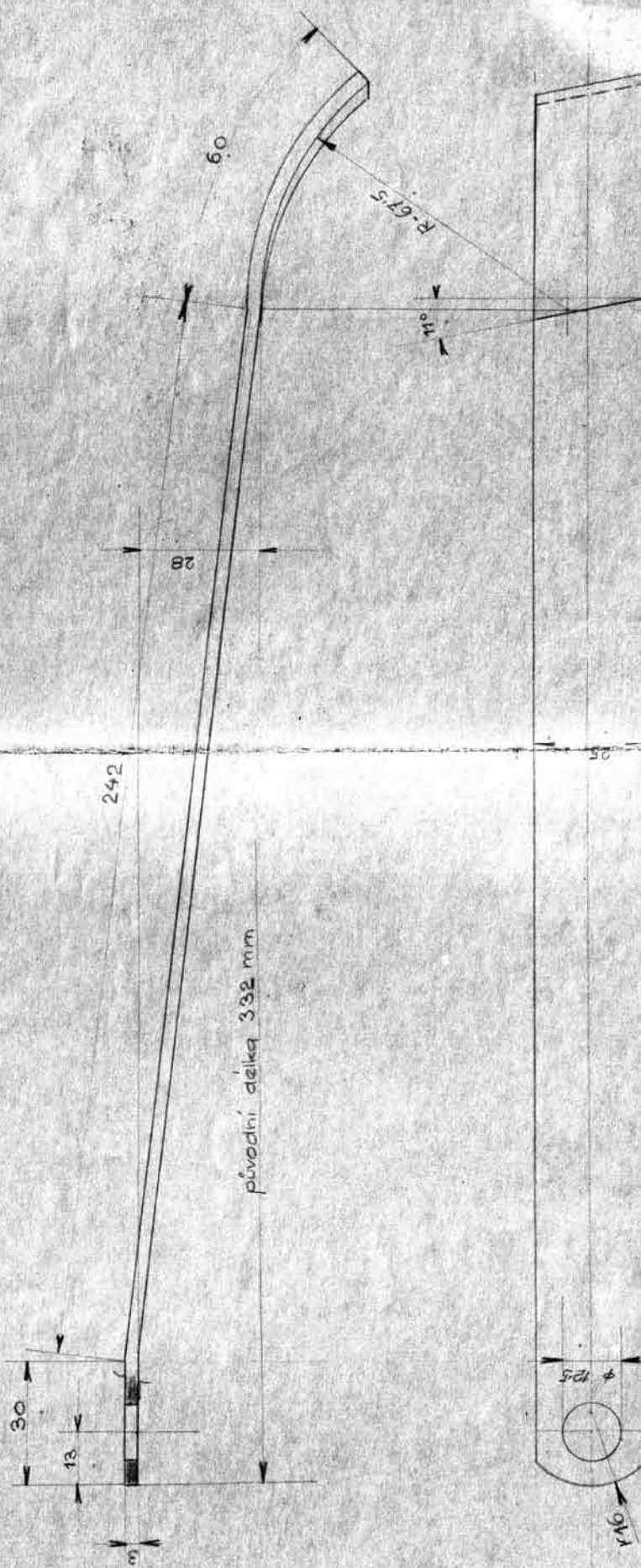
platí od 14.serie pro otavř. vozy i limos. 50 HP.

část	plášť tlumiče ssání	1	žel.-plech	08 mm		
označení	přechod	kusů	materiál	rozměry	váha	poznámka
skupina:	TLUMIČ SSÁNÍ (Karbur. Sollex 350)	série 2.mod. poznámka				
kreslí:	datum:	název sestavy: T 272				
kontrolou:	14.9.34	název výrobce:				
vystouženo pod č.		název výrobce:				
plněné od	vozu	měřítko: 1:1				
plněné do	vozu					

AERO

TOVÁRNA LETADEL DR. KABEŠ PRÁHA

T 270



12.7.49

platí od 14 série pro limus.
a otevřít vozy.

označení	horní vzpěra tlumice	1	část zvl.	25/3	skupina	poznámka
skupina:	TLUMIČ SSANI	kuř	materiál	rozměry	skupina	poznámka
kreslí:	SSANI				skupina	poznámka
kontroloval:	SSANI				skupina	poznámka
vyzkoušeno pod č.	22.9.37				skupina	poznámka
platné od	vozu				skupina	poznámka
platné do	vozu				skupina	poznámka

nahrazení výřezem: T 272

nahrazení výřezem:

mřížko: 1-1

AERO

TOMÁRNA LETADEL DR. KABEŠ PRÁHA

T 271

Pr. povrch hladký, neobroběný
M " hrubý, obroběný
M " hladký, obroběný
M " nehladký, obroběný



DVĚ PRAVÉ DĚTI NAŠÍ DOBY -

výmluvný důkaz její technické dokonalosti: veliké svou výkonností, malé a vhodné svým zevnějškem:

cestovní přijímač PHILIPST 2540 a třísedadlový roadster AERO

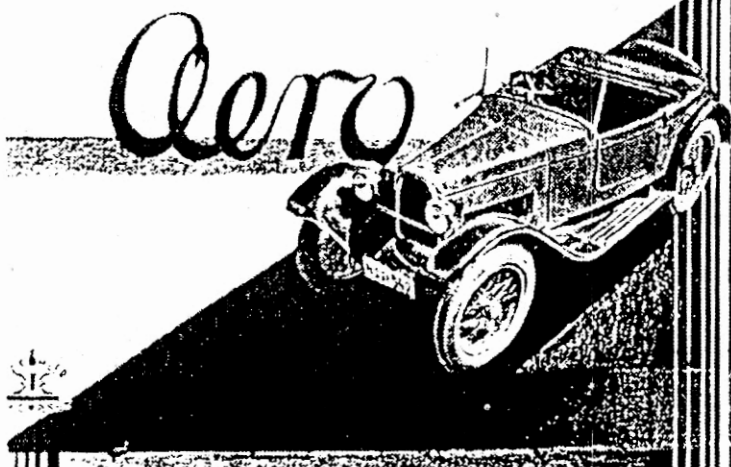
Hbitě Vás odveze s veselou společností v 70 km tempu roadster AERO, v němž pohodlně umístíte cestovní přijímač PHILIPS. Silný 10 HP motor tohoto malého vozu spotřebuje jen skromnou potravu - 6 l benzínu na 100 km. Někde v krásné přírodě, v koutku, který se Vám bude nejlépe líbiti, se zastavíte a cestovní přijímač PHILIPS Vás spojí s celým světem. Pouhým otočením knoflíku, bez jakékoliv další manipulace, bez anteny, přinese Vám hudbu a recitace vážné i veselé ze všech zemí. - A ještě jeden společný znak těchto dvou neocenitelných strojů: Oba lehce získáte!

Kč 5.000.--

stojí cestovní přijímač PHILIPS T 2540

Kč 18.800.--

třísedadlový roadster AERO



V pražské prodejně na Poříčí č. 28 můžete si kdykoliv prohlédnouti

třísedadlový roadster AERO,

o němž zajímavé zprávy a podrobné popisy najdete v prospektech. Každý radioobchodník Vám nerávně předvede

cestovní přijímač PHILIPS

a podá o něm všechny informace. PHILIPS vystavuje své přístroje na XXI. Pražském Vzorovém Velotruhu, radiotrh, stánek č. 3014/3031.



Zpravodaj „AERO CAR CLUB“ Praha.

Vydává Český klub historických vozidel, Arbesovo náměstí 1, 150 00 Praha 5. Zodpovědný redaktor Josef Kňourek.

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LII., číslo 3, r.v. 2012.

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

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