



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



č. 4



Vážení aerovkáři,

čas od času na nás řidiče dolehne nepříjemná nutnost koupit nový automobil. Mně se to stalo po dvanácti letech právě teď. Věřen vozům značky AERO, které se ale již 65 let nevyrobí, přisedlal jsem před 35 lety na vozy značky ŠKODA. Protože jsem zastáncem systému – nový vůz úplně ojezdít a dát do šrotu – mívám auto relativně dlouhou dobu. Už Felicie mě zaskočila před těmi dvanácti léty tím, že v ní nebyl karburátor ani rozdělovač, a tím skončila doba, kdy byl řidič schopen téměř vše opravit na cestě vlastními silami. Od kamarádů jsem měl průběžné zprávy o tom, co všechno moderní auta mají a jak je to „super“! A to je pro mne právě ten kámen úrazu. Přes mé technické povolání zásadně nesnáším, když technika ovládá mne a ne já techniku, a tak je to i s automobilem.

I vyrazil jsem za novým vozem a volba padla samozřejmě na škodovku, tento- krát na Fabii. Co čert nechtěl nebo spíše chtěl, můj kamarád sehnal téměř nový vůz za velmi výhodnou cenu – kdo by v dnešní době odolal! A tím to začalo – auto je doslova přečpané elektronikou a různými, prý v dnešní době naprosto nezbytnými, doplňky. Prodávajícího jsem se chvíli snažil přemluvit, aby za příplatek některé nesmysly (tedy pro mé potřeby) z auta odstranil – to však neprošlo.

S vědomím, že na každé škytnutí vozu budu nucen volat záchranou službu, jsem vyrazil na první jízdu. Je pravda, že přeplňovaný benzínák (jen s obsahem 1200 ccm) vyrazil tak, že mi málem ujel a že při prvním brzdění jsem málem ujel předním oknem já jemu. Ale tím mé nadšení skončilo. Po zaparkování v garáži a úplném vypnutí spínací skříňky se rozsvítilo stropní světlo a obrazovka palubního počítače mi oznámila, že mám otevřené dveře u řidiče. Proč mi to oznamuje, vždyť to přece vidím, že jsou otevřené. A co to stropní světlo (nemyslím světlo nad oknem)? Hledal jsem nějaký vypínač, ale nic. Tak jsem si vzal do garáže židli, auto zavřel a v sedě jsem čekal, co se bude dít. Světe div se, asi po dvou minutách v autě všechno zhaslo – tedy doufám, že všechno. Představa, že zaparkované auto opouštím svítící, mě přímo děsí! Děsí mě i dálkové zamykání dveří, kdy kdejaký lotr si na dálku v tu chvíli zamykání odblokuje.

Prodávající mi také nadšeně sdělil, že vůz má vyhřívána sedadla, a já jsem předstíral nadšení. V duchu jsem již přemýšlel, kdo v zimě zvítězí, jestli moje zadnice ohřeje dřív sedadlo nebo sedadlo dřív ohřeje moji zadnici. Vzhledem k tomu, že sedadla nejsou z holého kovu, zvítězí asi moje zadnice. Mé pozornosti neunikly ani couvací senzory. Ty také nepotřebuji, a tak aspoň budu vědět vteřinu před tím, než to někdo za mnou neubrzdí, že bude velká rána (tedy, pokud budu mít zařazenu spátečku). Co mě ale dostalo, byla malinká čísla, která jsem nějakou dobu na obrazovce vůbec nepostřehl. Došlo mi, že mi říkají, kterou rychlost mám zařazenou. Jenže se občas objevilo další číslo se šipkou, která jednou ukazovala nahoru a jindy dolu. Aha, počítač mi říká, že je čas přehadit, takže je chytřejší než šofér, ale nějak neví (ten počítač), jaká je momentální situace na silnici. A k tomuhle úžasnému vylepšení jsem už slyšel krásnou historku o dámě, která reklamovala u svého nového (také silně elektronického) vozu velkou spotřebu a slabý výkon. Technici pátrali a nic nenašli. Diplomatickými dotazy vyloudili z dámy sdělení, že striktně jezdí podle toho, jaký rychlostní stupeň jí přikazuje počítač. Samozřejmě, že při nevhodně zařazené rychlosti auto moc nejelo, což dáma vylepšovala sešlápnutím plynu až na podlahu ...

Tak to by stačilo. Auto má tolik elektroniky a choulostivé techniky, že zákonitě dojde k jejímu odcházení, až se z něho stane normální vůz.

Do budoucna by mohli vývojoví technici například přidat senzor, který by po projetí krupobitím sdělil řidiči, jak hluboké dolíky kroupy udělaly nebo jak moc má posádka zablácené boty atd.

Máme ale aerovky, a tak jsem se neubráníl myšlence, co by šoferovi sděloval počítač vsazený do té 70 let staré techniky. Mohl by nám např. sdělit, že již neteče benzinový kohout – důvod: prázdná nádrž – nevýhoda: motor nelze nastartovat. Nebo by mohl konstatovat, že pravé dveře zase nejdu zavřít. Důležité sdělení, bez kterého se řidič neobejde, by bylo, že se blíží cíl naší cesty a díky zaolejovaným brzdám je nutné začít brzdit o jednu až dvě vesnice dříve, abychom cíl nepřejeli. To by se vývojáři vyřádili!

Snad čtenář vezme celý dnešní úvodník s nadhledem, ale to, o čem píšu, má skutečně jedno velké negativum. Řidič je v novém autě ukolébán jakýmsi pochybným pocitem bezpečí. Svědčí o tom velký počet havárií díky mikrospánku, vysoké rychlosti, kterou si mnohdy vůbec neuvědomujeme, a snížení sledování provozu. Přesto počet nehod velmi klesá. O to jsou však zbylé nehody tragičtější.

Už se těším na dálkové jízdy s aerovkou po ose v příští sezóně. Já tvrdím, že po ujetí 500 km za 10 a více hodin v aerovce musí být řidič utahaný jako horník po šichtě a musí mít pocit, že šel ty kilometry pěšky! To je správné auto pro relaxaci!

Zbývá popřát – v nových autech mnoho bezpečných zimních kilometrů!

– JK –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zaslání příspěvků do našeho zpravodaje je – AEROVKAR@EMAIL.CZ
Redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. Prosíme, uvádějte u dotazů i Vaše telefonní (mobilní) čísla.

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

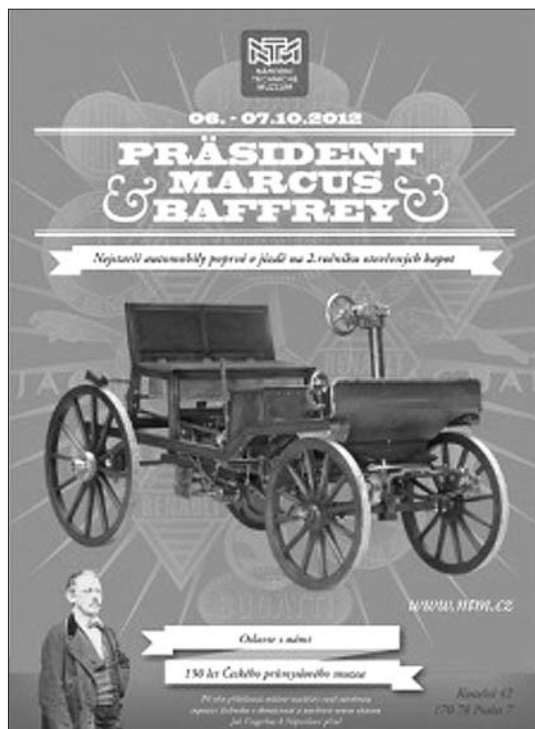
Na titulní straně: BOHEMIA RALLYE 2012 – za volantem Miroslav Ferkl se spolujezdcem Milošem Jonákem, vnukem závodníka Jonáka.



Národní technické muzeum v Praze

V rámci oslav 150. výročí založení Českého průmyslového muzea představilo NTM v Praze tři z nejstarších automobilů, jejichž historie je nějakým způsobem spjata s Čechami a Moravou. Tyto „kočáry bez koní“ byly pro potěšení návštěvníků předváděny v pohybu.

K jednotlivým samohybům několik poznámek:



Marcus: údajně – jak tvrdí Rakušané – nejstarší (z roku 1875) automobil na světě. Na plakátku je vidět v plné kráse. Normálně je vystaven v Technickém muzeu ve Vídni, odkud byl přivezen v sobotu po poledni (viz foto). Byl prý postaven v Adamovských strojárnách na Moravě. Jeho historii a osudy jeho tvůrce Siegfrieda Marcuse podrobně zpracoval ing. Ladislav Mergl a doporučuji přečíst si pár webových stránek na toto téma.

Baffrey: Tento parovůz sestrojil v roce 1886 ing. Louis Baffrey, technický ředitel textilky Cosmanos v Kosmonosích. Opět doporučuji obrátit se na web. Na fotografii už je tzv. „pod parou“ připraven k jízdě. Tichýn pohybem působí přímo vznešeně. Z dostupných dílů a dokumentace jej postavili nadšenci „paromilové“.



Präsident: nemusím jistě představovat. Tuto perfektní repliku (originál je v NTM) přivezl s partou obsluhujících sám ředitel Muzea Tatra ing. Lumír Kaválek (na snímku plně soustředěn na řízení).

Připravil Karel Jičínský

CHROMOVANÍ - NIKLOVANÍ
autosoučásti na karoserie a chladiče
STŘÍBŘENÍ REFLEKTORŮ

Odip

PRAHA - BUBENEČ, Uralské nám.
Telefon č. 718-41.

Filiálky: HRADEC KRÁLOVÉ A BRATISLAVA.

Uplynulo už 120 let od 21.6.1892, kdy se narodil skvělý vynálezce a konstruktér

Ing. Břetislav Novotný

Jeho jméno zůstává navždy spjato s historií lidového automobilu Aero.



Před 75 lety se konal jeden z velkých motoristických podniků, o němž jsme v některém dávném čísle Aerovkáře už cosi uvedli. Jarda Dufek mi toto výročí nejen připomněl, ale poskytl pro následující příspěvek i některé materiály z archivu tehdejšího účastníka ing. Josefa Dneboského. Ano, byla to

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

**Cenu pro vítěze kategorie do 1000 ccm
s vozem AERO 30 získal Josef Dneboský a Jiří Pohl**



Jak to vlastně začalo popisuje článek v Aero Car Club Revue 1937 (jistě uhádnete, že pod značkou „Kasta“ se skrýval tehdejší „spiritus agens“ Aero Car Clubu Praha pan Kafuněk Stanislav):

Kaštar:

I. ročník soutěže Malou dohodou.

Tato soutěž, skoro 2500 km dlouhá a jetá v denních etapách 380, 490, 460, 460, 340 a 290 km v 8 dnech včetně jednodenního pobytu v Bukurešti, věnovaného soutěži pohodlí a účelnosti účastníků motorových vozidel, a v Bělehradě zakončená zkouškou zrůčnosti jezdců, je svým rázem a způsobem provedení tak jedinečná, že stojí za podrobné popsání i kritiku.

Nejprve je nutno uvést, že motoristé naší i rumunští a jugoslávští prakticky prokazatelně úspěšně propagace politického útvaru Malé dohody a to zásadně pořádatelů AKRCS a členů jeho Sportovního výboru. Již v denním tisku bylo konstatováno, že první provedení soutěže mělo některé nedostatky jak rázu organizačního, tak i v nejasné stylizovaných propozicích, jež dávaly možnost libovolného výkladu, takže účastníci soutěže jeví, aniž si uvědomovali, jakým způsobem bude nakonec provedeno zařazení do tříd, kategorií a jak dopadne absolutní klasifikace. Veřejnost byla informována jen o tom, že ten neb onen je absolutním vítězem kategorie, třídý atd.; je nutno však vysvětliti, jak tyto jednolístvi — reklamou továren do nebes vynášení — vlastně získali svá vítězství.

Aby věc nebyla tak jednoznačná, stanovili pořadatelé 3 kritéria hlavní a) dodržení předepsaných průměrů, b) výsledek kondičních zkoušek, c) výsledek ve zkoušce zrůčnosti a obratnosti) a konečně 5 kritérií pomocných (a) výsledek startovní zkoušky za studena v Praze, b) menší obsah válců, c) lepší výsledek v soutěži pohodlí a účelnosti, d) větší počet normálních sedadel a konečně e) losování o pořadí.)

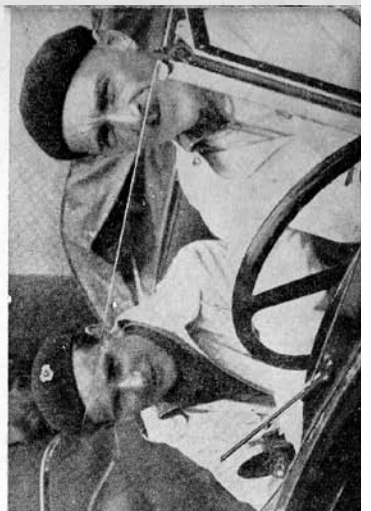
Jezdci musili dodržeti stanovené průměry, jež u automobilů byly od 39 do 65 km/h., u motocyklů od 35 do 60 km/hod. a u sidecarů od 39 do 55 km/hod. Ti kterým se podařilo povinné průměry dodržeti, byli klasifikováni ex aequo (všichni stejní); jinak dostali trestné body — za každou minutu předčasně nebo pozděního příjezdu (po toleranci 5 minut) jeden trestný bod.

Pak byly v každé třídě jednolístvých kategorií klasifikovány buď ex aequo nebo s trestnými body výsledky kondičních zkoušek (porušení zajišťovací značky nebo plomby, ztráta nebo neúčinnost startovního čísla, tabulky s evidenčním číslem, poškození střechy, nesvítící stoplampa, nefungující signální zařízení nebo sítlač atd.) Posledním hlavním kritériem byla zkouška zrůčnosti a obratnosti, klasifikovaná podle čistého času a trestných bodů za dotek ohraničení dráhy, porazení dotykové stěny, nedoknutí se jí, vynesení jednoho ze dvou parkovišť nebo obou, překročení cílové čáry zadními koly. Nakres této zkoušky otksneme v příštím čísle.

Kdo projel tuto zkoušku v čase nejvyšší o 10%, horším času vítěze tříd, byli opět klasifikováni ex aequo. Za čas horší 10% dostali soutěžící po půli trestného bodu za každou vteřinu.

Použití těchto tří hlavních kritérií dávalo pořadatelstvu (ovšem bez 10% limitu ve zkoušce zrůčnosti) dostatek možností k provedení klasifikace ve třídách jednolístvých kategorií, nikoli však pro klasifikaci absolutní v kategoriích.

Předsedá Katalněk se spolujezdcem Kábou na startu v Praze.



Pohár, dílo Špacihorov, který věnoval ACC svému členu princů Michalovi rumunskému u příležitosti soutěže „Malou dohodou“.

Protože se ještě několikrát vyskytnou v mém líčení soutěže slova „kategorie“ a „třída“, vysvětluji: motorových vozidel jsou 3 kategorie: automobily, motocykly solo a sidecary. Třídý na příklad u automobilů tvoří vozy obsahu od 750 do 1000 ccm, od 1000 do 1500 atd.; právě tak u motocyklů a sidecarů.

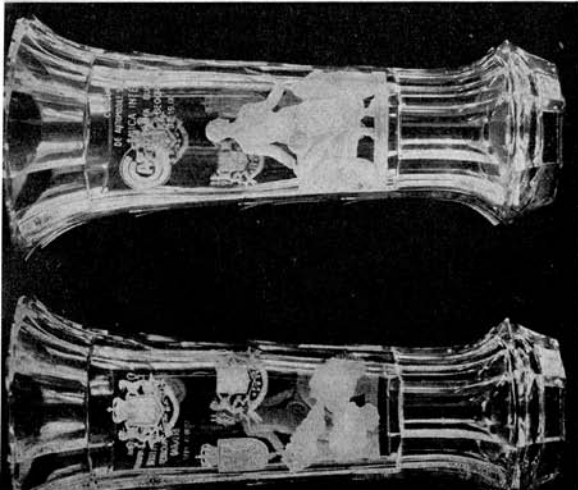
V době, kdy píši tento referát, nejsou k dispozici oficiální výsledky soutěže a nelze tedy přesně popisovati, kolik v té které třídě jednolístvých kategorií vyjelo, kolik dojelo bez a s trestnými body vozidel. Proto zde uvedu jako příklad svou třídu automobilů od 1500 do 2000 ccm. Do Bělehradu nás dojelo bez trestných bodů asi 12. Konečně rozřadí ve třídě dala zkouška zrůčnosti a obratnosti, ve které druhým nejlepším časem i min. 3.6 vteř. (Zd. Pohl na Polularu Monte Carlo měl vůbec nejlepší čas 1,01) jsem teprve získal vítězství své třídý, ježto moji konkurenti měli časy daleko přes beztrestných 10% a podle počtu bodů byli odkázáni na umístění za mnou. Takto bylo postupováno při klasifikaci ve všech třídách.


Někde i po této zkoušce nastala mezi konkurenty rovnost trestných bodů a bylo proto přihlíženo podle udaného pořadí k tomu, kdo docílil lepších výsledků buď ve startovní zkoušce v Praze, kdo měl menší obsah atd. a takto bylo postupováno i v absolutní klasifikaci všech 3 kategorií.

Stejně byla podle této zásady provedena i klasifikace teamů. Tolik na vysvětlenou těm, kdož chtějí znáti zásady klasifikace.

Každý, kdož čelil o tom, že pro automobily od 1500 do 2000 obsahu byl stanoven průměr v prvních dvou etapách 60 km/hod., ve třetí 55, ve čtvrté 60, v páté a šesté po 51 km, zdá se soutěže pouhou vyjádřkou. Nebylo však tak snadné tento průměr dodržeti, když jste měl několik defektů gum (člen našeho teamu R. Sochor na Chrystleru jich měl 7 v poloviční etapě Turn Severin — Pančevo, asi 190 km) nepomysleli na menší mechanický dešekt. Denní etapy zmíněné již dříve byly totiž rozděleny časovými kontrolami, v nichž byl kontrolován přesný průjezd s tolerancí pouhých 5 minut nad minimální dobu jízdý a druhá polovina etapy byla vždy tak krátká, že každé menší zdržení ohrožovalo dojezí bez trestných bodů k cíli etapy.

Je nutno také uvést i to, že po skončení každé etapy musil soutěžící ihned zajet na oficiální parkoviště, kde se nesměl zdržeti déle než 10 minut, potřebych k vyvednutí zavazadel, což prakticky zamezilo jakékoli „vyřábění“ po skončení etapy vůbec a znamenalo nastoupení s vozidlem v téměř stavu, v jakém jej účastník umístil na parkovišti. Kdo jel trať Dakovo—Satu Mare—Kluž, dlouhou as 300 km po silnici jedinečně prašné a pokryté cele vsivou štětvacím kamene, na němž vozidla plula jak na vodě, jistě uzná, že nebylo lehké dodržeti průměr také proto, že rychlejší vozidla startovala z Košic a od pohraniční časové kontroly v minutových intervalech podle pořádu startovních čísel za sebou za slabšími s menšími průměry,



356 

což vyžadovalo předjíždění, aby silnější vozidlo mohlo docílit svého průměru. Konečně ani samo projetí tak dlouhé, sídlo stejně prašné a štěrkané silnice není lehké.

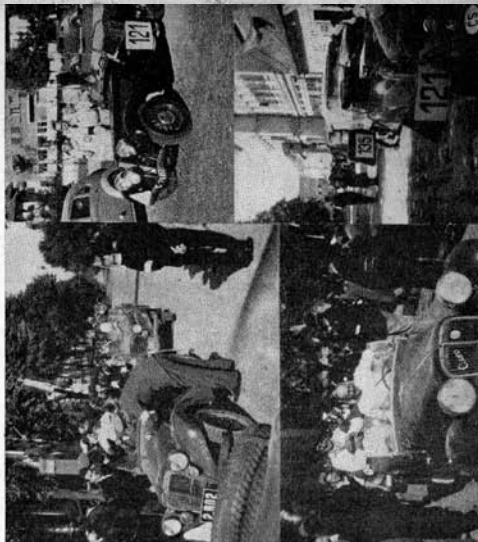
Z Kluzje do Bukurešti se jelo účastníkům již dobře po bezvadné, nově vybudované betonové silnici. V této etapě se přibližila třída do 2000 ccm obsahu automobilů nemála víc s předepsanými časy v kontrolním výkaze, jež byl skoro všechny o hodinu kratší než podle 60 km průměru měly být a jež po odmítnutí opravy časovou kontrolou v Brašově nutli nás jet průměrem 75 km/hod. Není jisté bez zajímavosti, že se rumunský účastník Niculescu na stroji BMW již v Kluzji sázel, že přijede do Bukurešti první a také se mu to přičiněním této chyby podařilo, protože po projetí časovou kontrolou v Brašově o hodinu dříve, nezastavil ani na chvíli, nýbrž pokračoval ihned v cestě do Bukurešti, kde byl jako první uvítán s ohromnými pocitami co již holový vítěz soutěže. Bukurešťský denní tisk přinesl fotografie jeho i vozů a pélnadšené o zdatnosti svého občana a o jedinečném výkonu jeho německého stroje BMW. Nic nepomohlo upozornění, že se do Bukurešti dostal pouze náhodnou chybou (zapsáním o hodinu kratšího času, než v jakém měl dojetí). Rumunský denní tisk slibil vše uvést na pravou míru, leč neučinil tak ani druhý den našeho pobytu v Bukurešti; a třetí den to nemělo významu, neboť jsme hned ráno, 6. hodinou středoevropského času počínaje, startovali v pořadí obráceném (největšími vozy počínaje po nejmenších motocykly a motokola) na další etapu z Bukurešti do Turn Severinu. Jen pro tuto chybu pořadatelů nebyly naše automobily Bukurešti přijaty jako vítězné. Stačí, aby se čtenář, dostane-li se tam, zeptal na „Malou dohodu“; uslyší, že německé stroje BMW jsou nějaké „mašiny“, když byli v Bukurešti první.

Za pobytu v Bukurešti byli přijati naši členové Katuněk, Nimschaus a Sochor, (král Karol nařídil po úmrtí našeho presidenta Osvooboditele dvorní smutek), v královském zámku dvorním maršálkem, jemuž předali mistrem Sprachtou rytý pohár z českého skla pro rumunského následníka trůnu prince Michala, čestného člena ACC v upomínku na účast klubovních jezdců z soutěží „Malou dohodou“. Naši delegaci uvedl zástupce čl. výslance v Rumunsku, legační rada Dr. Korec, chargé d'affaires.

Etapa Bukurešť—Turn Severin, jela se po silnici týčká kvalit, jako v etapě třetí, s časovou kontrolou v Cratově.

Poslední etapa byla nehorší. Z Turn-Severinu do časové kontroly v Bazilázi (hranice rumunsko-jugoslávské) skoro 200 km na úzké prašné silničky podél Dunaje. Naľavo Dunaj bez ochranných patníků a zábradlí, napravo skldy, v moři prachu, který se neusadí ani hodinu po průjezdu vozidla, zvláště když vozidla jedou minutu co minutu za sebou. Defekty pneumatick jeden za druhým a průměr automobilů do 1000 ccm 43, do 1500 ccm 47, do 2000 ccm 51, přes 2000 ccm 55 km/hod. I zde také nahrabalo mnoho soutěžících testné body. Z Baziláze dále přes hranice do jugoslávské Biela Crkva, do druhé časové kontroly Pančeva a odtud do Bělehradu k paláci autoklubu.

Náčtoľe vľavo vojenský team v Turn-Severinu, v pravo vítězný team ACC v Bukurešti. Dole vľavo Nimschaus v Pančevu, vpravo Katuněk v Pančevu. (Vesměs foto Neckář, Praha, palác Skaut.)



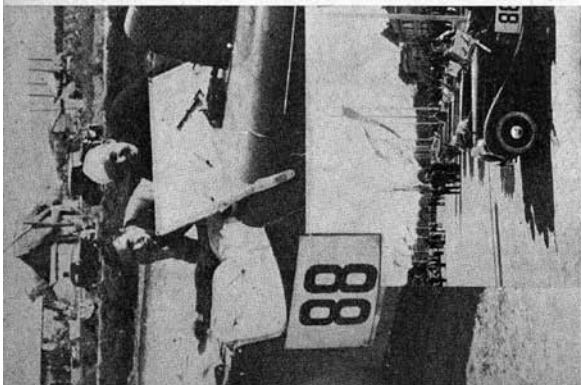
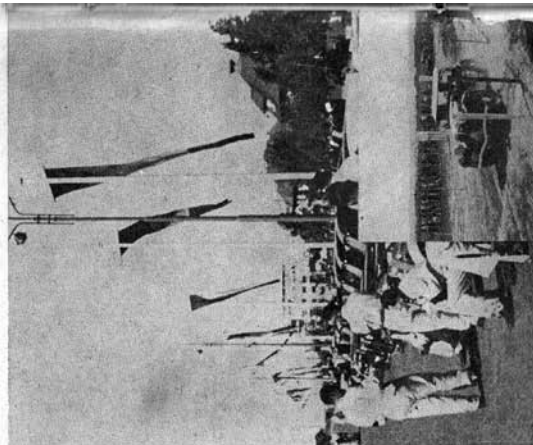
Náčtoľe: J. Pohl a Ing. Dnebocký v časové kontrole na česko-rumunské hranici. (Foto A. Tůma). - Dole park vozidel v Bukurešti. (Foto Neckář)

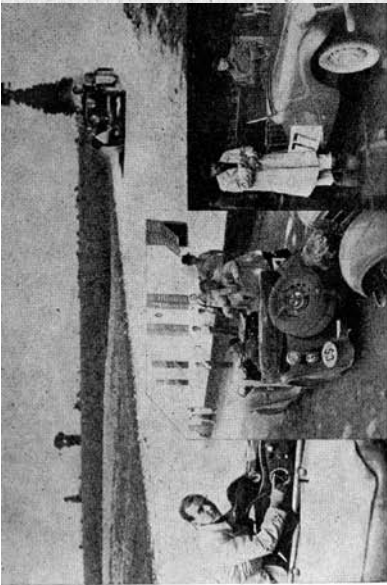
Odtud s vozidly hned na Báníci, asi 15 km od města, na vojenské cvičiště před krásnou betonovou tribunu, u níž se konají vojenské slavnosti a přehlídky. A odtud zpět do města, do bytů v privátech, ježto se bělehradský autoklub bohužel nedovedl véas postaratí o naše ubytování v hotelích. Však i v těchto privátních bytech měli pro nás přichystány „luxusní“ ceny. Za jedno přespání 75 dinarů, bez koupelny a možnosti dobře se umýtí z prachu denní etapy. Ani okolnost, že v Bělehradě se konal právě veletrh, neomlouvá tamní autoklub, když i v tak malém městě Turn Severinu dovedli se postaratí Rumuni o ubytování z neľpších. Spali jsme tam totiž v kajutách parníků, na Dunaji v přístavu kotvičích. A ta láce! Z darma, jen 20 lei (asi Kč 350) za prádlo. Podobně se Rumuni postarali o naše ubytování i v Kluzji (zdarma ve studentiském domově).

Druhý den v neděľi ráno drožkami na Bánícu, kde jsme musili být pod trestem vyloučení ze soutěže o 8. hodině. Všechno připraveno jen chyběľa maličkost! Vyvíčení dráh pro zkoušku zručnosti a obratnosti, dvě pro automobily, jedna pro motocykly. Nějak se to spolupřadatelům z Bělehradu nepodařilo véas obstaratí. A tak nezbylo nic jiného, než aby se členové Sportovního výboru AKRCS a naši sportovní komisaři ujali práce a s pomocí několika obětivých soutěžících „urobili“ od 8. do 11. hod. dopolední vyznačení dráh. Naproti tomu byli čili bělehradští pořadatelé véas na tribuně, kde pilně prodávali lístky po 10 dinarech několika stovkám těch, kteří vážili cestu sem aby shlédli soutěž zručnosti a obratnosti jezdců, zahájenou se zpožděním 3 1/4 hodiny.

Konečně ani tyto zkoušky netrvaly věčně, a večer o 8. hodině jsme se měli dozvéďet, jak kdo z nás pochodil. Sešli jsme se v autoklubu, vyslechli řeči a použili zásob připraveného bufietu, o němž nám, líšákově, véas před tím neřekli. To Rumuni byli jiní. Tam dostal každý s ubytovacím lístkem upozornění nebo pozvání na malý banket nebo bufiet a hned věděľ, jak se zařídí. Leč v Bělehradě neměli z tohoto úskoku žádného užítku, protože... konečně se domysleťe! Nebyl jsme s bufietem ještě hotoví, když se nám dostalo zprávy, že na zakročení rumunského výslance v Bělehradě se odkládá prohlášení výsledků a předání získaných cen až na 8. hodinu odpoľ. v ponděľí, ježto dříve musí býtí výsledky přetekrolovány komisí pořádajících 3 autoklubů. Nechtějte slyšet o nadiadě, způsobené tímto odkladem; hlavně

Park vozidel v Bukurešti (foto A. Tůma). - Dole Nimschaus jede zkoušku zručnosti a obratnosti v Bělehradě. (Foto Neckář)





Nahoře: Katuněk na trati v Rumunsku.
(Foto A. Tuma). - Dole od leva: Míla Hutt si sblíží, „průměš“, Katuněk před časovou kontrolou v Brasově, Antonín a Míla Hurovi u startu z Turn-Severinu.
(Foto Neckář).

motocyklisté soukromníci měli peníze právě tak dobře odpočítané, jako my. Jejich svérázný způsob vyjadřování nemohu zde reprodukovatí...

Dočkali jsme se i pondělního večera, prohlášení výsledků i předání cen a tím zakončili soutěž „Malou dohodou“. Zako-

končili pouze technicky, poněvadž v srdcích a myslích nás účastníků bude „Malá dohoda“ pokračovat ve vzpomínkách. Není dnes prostě možno popsat dojmy nás soutěžících, jež se katédozskopicky stíhaly. Od startu v Praze nadšené vítání všech po celou cestu, srdečně nabídnutá občerstvení v Brně, v Báňské Bytčici, v Košicích, na čs.-rumunské hranici, v jugoslávské Bílé Cirkvi; prapory všech tří států zdobené domy měst, obcí a visek, pozdravné nápisy, květiny od malých i velkých a jásot. Nadšení živelné a sterým, vždy milým způsobem projevované.

Jaké krásné vzpomínky, až pohlédneme s jistým časovým odstupem na tuto soutěž; až přeběhli ledacos, co vypáďalo jako schválnost, a možná bylo jen omylem, až pořadatelé sami pochopí nedůkladnost soutěžících a soutěžící obětavost pořadatelů! Na vzájemné porozumění obou je třeba jen času.

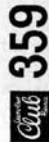
A pak ti i oni budou nejkrásněji vzpomínat na první ročník soutěže „Malou dohodou“, jež byla triumfem čs. motorismu — pořadatelstva i soutěžících, až to byla soutěž nadmíru těžká a základna pro stroje i jezdce.

Byl to podnik, který by se měl stát chloubou motorismu československého, rumunského i jugoslávského a doufejme pevně, že se jím také stane. Všichni, kdož soutěž jeli a kdo ji organizačně a pořadatelsky připravovali, dali I. ročníku soutěže „Malou dohodou“ všechny své síly a prostředky, a ani počáteční obříze nesmějí odradit. Zkušenosti jsou, jezdců a dobrá vůle také. Proto je třeba jen pozměnit způsob klasifikování — a pojedeme reprints.

Pak nesmí ofici účast ani značka, která letošního roku nevyhrála. Vždyť k tomu „vítězství“ stačilo tak málo; hlavně obratná reklama odsunula do pozadí ty, kteří se sice neumístili jako první, ale přece soutěž bezhesně až do zkoušky zručnosti a obratnosti absolvovali. A to je dostačující průkaz kvality výrobků československého průmyslu. Co záleží na tom, byl-li jeden jezdec ve třídě o 10, 20 neb více vteřin pomalejší při zkoušce zručnosti a obratnosti. To nepřiměje žádnou továrnu k vyrábění vozidel, jež by se k těmto zkouškám speciálně hodila. A seriová vozidla, která vydrží všechny námahy podobné soutěže, docílují slušných cestovních průměrů a jsou pohodlná i účelně zařízená, již máme. Pořadající kluby Autoklub Republiky Československé, Autoklub Club Regal Roman a Automobilský Klub Krajevine Jugoslavie — soutěž „Malou dohodou“ má budoucnost! Proto ji „nedejte zahynouti“.

Technické výsledky našich klubových týmů.

Oficiální listina výsledků nebyla do uzavěrky vydána. Uvádíme tudíž jen předběžné: V absolutní klasifikaci automobilů: R. Sochor 2., Jiří Pohl 4., St. Katuněk 5.



Ceny: Absolutní vítěz v teamech automobilových I. team ACC: (Katuněk, Nimshaus, Sochor) pohár presidenta čsl. republiky Dr. Ed. Beneše, věnovaný nejlepšímu z automobilových týmů; křišťálový pohár Lídy Čs. Touring-Clubu; čestná cena AKRCS. a titul „Vítězný automobilový team soutěže „Malou dohodou 1937“.

II. team ACC: (Kronbauerová, Hutt, J. Pohl) (umístili se na 4. místě) čestná cena AKRCS odboru v Bratislavě, originál sochaře Hofavy soška „Dary země“. Jiří Pohl, jako vítěz své třídy: čestnou cenu AKRCS, pohár ACC, pro II. nejlepšího klubovního jezdce a pohár továrny Aero pro nejlepšího ve třídě a titul „Vítěz soutěže Malou dohodou 1937 v automobilech do 1000 ccm“.

Paní Kronbauerová křišťálový pohár továrny Aero pro nejlepší účastnici na voze Aero. O. Nimshaus křišťálový pohár města Kolína pro nejlepšího jezdce z Kolína.

St. Katuněk čestnou cenu AKRCS, jako vítěz své třídy, křišťálový pohár továrny Aero jako nejlepšímu ve třídě na voze Aero; konečné titul „Vítěz soutěže Malou dohodou 1937 v automobilech do 2000 ccm“.

R. Sochor čestnou cenu AKRCS, jako vítěz třídy, křišťálový pohár ACC jako nejlepší klubovní jezdec a titul „Vítěz soutěže Malou dohodou 1937 v automobilech přes 2000 ccm“. Kromě toho za druhé místo v absolutní klasifikaci automobilů křišťálový pohár země České a stříbrné cigar. pouzdro starosty města Bělehradu.

Získané ceny budou vystaveny v klubovním stánku na XXVII. mezinárodní výstavě automobilů v Praze 16.—24. října t. r.

Podrobnosti klasifikace, jakož i výsledky ostatních jezdců na vozech Aero uvěřejneme v příštím čísle.



AUTOKLUB REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ
PRAHA II., LÚTZOWOVA UL. 29

*

Platí pro vozidla těchto kategorií: ~~motocykly~~
~~střelce~~
~~rybářsky~~
automobily

Číslo  1740

NÁRODNÍ LICENCE ŘIDIČE

platná do 31. prosince 1939

vydaná pro p.: *estac. J. J. Dneborý*

schválený pseudonym:

narozeného dne: *1. 7. 1913 v. Bubenči*

bydličního v: *Bubenči*

ulici: *Bubenecká* číslo *57*

v Praze dne *21. února 1939.*

Podpis majitele licence: Za Sportovní komisi AKRČS:

J. J. Dneborý *W. Ševčík*



29/04/2012

Naši jezdci

v oficiální klasifikaci automobilové
a motocyklové soutěže Malou do-
hodou 1937.

Ve třídě automobilů do 1000 ccm
(startovalo 16 vozů):

1. st. čís. 88. Ing. J. Dneboský Aero, 0 tr. bodů
Jiří Pohl
5. " 76. O. Nimshaus Aero, 5'5 "
7. " 77. Ant. Hurt Aero, 7 "
9. " 84. rtm. Jos. Smrčka Aero, 11'5 "
10. " 78. F. Kronbauerová Aero, 11'5 "
13. " 83. šrtm. A. Hubálek Aero, 15 "
15. " 86. Ing. H. Lander Aero, 16'5 "
16. " 82. por. Ing. Gavalovič Aero, 17'5 "

Ve třídě do 2000 ccm (startovalo 19 vozů):

1. st. čís. 121. St. Kafuněk Aero, 0 tr. bodů
Jos. Kába

Ve třídě přes 2000 ccm (startovalo 13 vozů):

1. st. čís. 134. R. Sochor Chrysler, 0 tr. bodů
Fr. Kopp

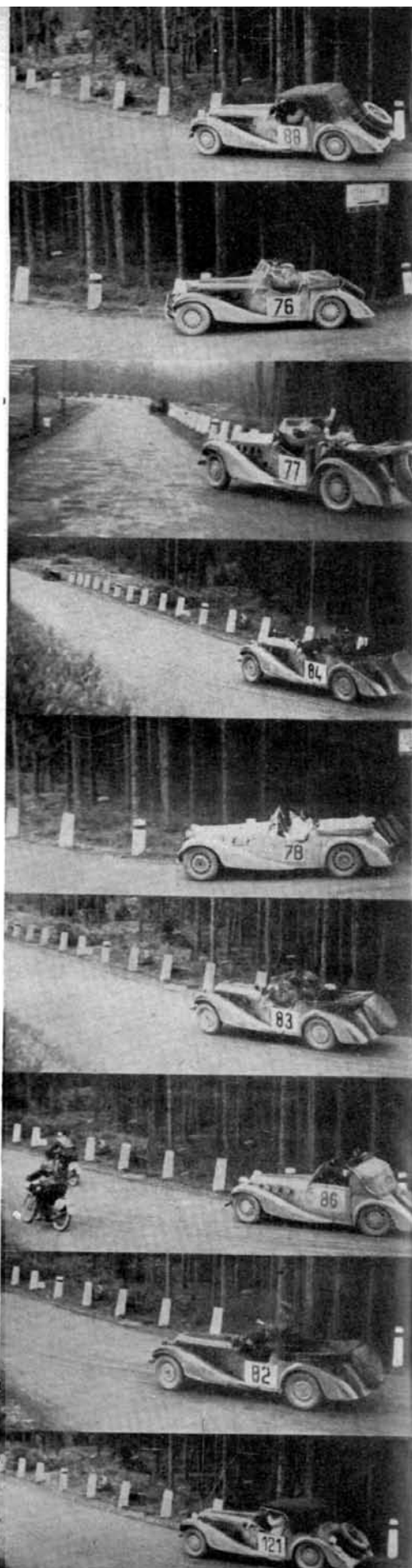
V klasifikaci týmů automobilů

1. team ACC Nimshaus - Kafuněk - Sochor
5. team ACC Hurt - Kronbauerová - Pohl
12. team MNO Gavalovič - Hubálek - Smrčka

V absolutní klasifikaci automobilů

byl 2. Sochor, 4. Pohl, 5. Kafuněk, 17. Nimshaus
a 27. Hurt.

426 



Připravil Karel Jičínský a Jarda Dufek

Ještě jednou o Jaroslavu Jonákově

Po zveřejnění článku **Neprávem opomíjený** v čísle 2/2012 jsme od našeho kolegy aerovkáře Františka Budinského z Německa dostali do redakce materiály týkající se života a tragické smrti Jaroslava Jonáka. Vzhledem k tomu, že se jedná o citlivé téma, byť jde o událost starou 63 let, neuvádíme některá jména a adresy svědků.

– red –

Vážená redakce.

Před několika lety za účasti na „Hanáckém okruhu“ jsem potkal pana Opálku. Tento zajímavý muž si s velkou pozorností prohlížel mého AERO speciála. Pan Opálka totiž s velkým vynaložením času a úsilí bádá v historii závodníka Jaroslava Jonáka.

Slovo dalo slovo a druhý den při kávě u pana Opálky mně byly přenechány kopie dopisů i rozhovorů příbuzných a známých kolem závodníka Jonáka. Obzvlášť se snaží vnést trochu světla poznání do tragické nehody na brněnském okruhu v roce 1949. Jsou zde i výpovědi očitých svědků nehody, dnes již neopakovatelných. Jonák byl velký aerovkář, na kterého by se nemělo zapomenout, i když nedosáhl slávy p. Turka. Hlavně je nutno si uvědomit, že jeho činnost spadá do velmi nepříznivé doby druhé světové války a nastupující totality po ní, což jeho činnost a úspěchy znásobuje.

František Budinský

Výňatky z dopisů a zápisků p. Opálky:

Vážený pane Opálko!

9.6.1992

Především se omlouvám, že tak pozdě reaguji na Váš milý dopis ohledně Jaroslava Jonáka. Chtěl bych Vám toho říci moc, ale já hrozně nerad píši rukou a psací stroj nemám. Je třeba vědět, že pan Jonák byl zcela mimořádný člověk, že byl neobyčejně milý a právě tak chudý. Začal na vesnici v dřevěné boudě opravovat velocipеды, nějaký ten drát v kole vyměnit, duši zalepit a většinou zdarma. Ale byl to automobilista s velkým „A“.

Autíčko, na kterém zahynul, mělo motor AERO 30, ale jinak bylo celé dřevěné a celé úplně sám nakreslil křídou na podlahu v té dílničce, podle toho zohýbal dřevěné trámky, což byl rám podvozku (tenkrát chassis), a předvedl komisaři na Zemském úřadu v Praze. Ten mu tuto koncepci nepřijal a nedovolil ani s tím jezdit. Jonák to oplechoval a před používáním to oddělal, aby komisař nevěděl a jezdil. To auto bylo překrásné a na tehdejší dobu zajímavé. V podobném pak jezdil pan Ant. Vitvar 1.000 mil.

Jonák před tím pracoval v továrně Aero a pokud vím, měl jim odzkoušet několik prototypů motorů, které mi tehdy ukázal, ačkoli byly nefunkční. Daly se natočit jen pomocí soustruhu, na který je Jonák uchycoval.

Váš Málek



Řidič olomouckého arcibiskupa:

Velké ceny jsem se zúčastnil téměř náhodně. Ze samotného závodu s mezinárodní účastí si toho moc nepamatuji. Mne zajímalo, jak pojede Tatra a Tatrapian sport ...

Osobně se mi nelíbila ta psychóza před závodem Tatra kontra Škoda. Dvě národní továrny s novými auty proti zbytku ČSR. Na řidiče byl vyvíjen tlak na vítězství za jakoukoliv cenu. Osobně si myslím, že průběh závodu byl negativně ovlivněn smrtí Uhra V. na Maserati, který se zabil při tréninku v Novém Lískovci. Potom ta druhá havárie Jonáka na startu byla ve skrumáži, ve které měl být závod přerušeno. Ale nebyl snad z vyšších propagačních zájmů. Každopádně závodníci ze začátku startovního pole odjeli, aniž tušili, co se děje za nimi. Tady jasně zablokovali Jonáka v jízdě a ten se zabil. Jistě se musí někdo špatným svědomím obracet v hrobě. Pokud vůbec nějaký měl a byl si vědom toho, co způsobil svým jednáním. Zůstává také otázkou, zda se vůbec díval vedle sebe, jak se trať blokuje vozidlem Pohla. Po havárce jsem přešel raději na jiné místo tratě, abych se na Aerovku nemusel dívat.



Po havárii – pod vozem zraněná žena.

Příbuzný J. Jonáka:

K osudné havárii v Brně, kterou jsem viděl zezadu. Těsně po startu vůz před Jonákem se pomalu rozjížděl pro poruchu. Jonák ho chtěl předjet, ale nemohl, protože jezdec vedle jedoucí ho nepustil! Naopak? Narazil(?) do Jonáka, čímž vůz dostal impuls k jízdě vpravo? Tam by Jonák nikdy v životě nepředjížděl. Následně zachytil za můstek ze dřeva nad tratí, kde asi vůz dostal další ránu (?) a zastavil se asi po 200 m o můstek, kde Jonák narazil na volant a polámal si žebra a poranil plíce. Na následky vnitřních zranění zemřel. Vozidlo nebylo ani nijak moc zdemolováno. Rychlost jízdy nebyla po 200 m od startu vysoká. Později, asi po závodech, byl dřevěný přechod nad tratí rozebrán, protože po krátké době jsem ho zde neviděl. Pravděpodobně na něm byli lidé od filmu a novin. Film ze závodu si nepamatuji.



Pan Fr. Vegricht starší vzpomíná:

... Předně, osudnou havárii v Brně jsem neviděl, ale poměrně v krátké době po ní jsem si místo skonu mého souseda dobře prohlédl.

Za prvé konstatuji, že v době mého pobytu na trati zde již nebyl nad tratí žádný přechod! Pokud zde byl, musel být po závodech odstraněn. Zakrýval-li můstek výhled na něj, měl Jonák sundat nohu z plynu a nejet po krajnici! Způsob jeho jízdy při jeho zkušenostech je krajně nezvyklý! Pro havárii mám vlastní teorii. Již před závodem prohlásil před svědky: „Buď vyhraji nebo mě dovezou“. Psychózy okolo závodu, které byly mezi Kopřivnicí a Ml. Boleslaví, se ho nijak nedotkly! Byl si jistý kvalitami vozu a znal možnosti svého motoru. Pokud jeho sebevědomí a citáty vešly

do známosti i v Brně, je možné, že jich mohlo být použito proti němu? Nevím ale jak? Osobně jsem slyšel zvěsti, že se pod havárii podepsal někdo ze Škodovky, ale jak říkám, Jonák mohl kdykoliv přibrzdit a vrátit se na silnici. Škodovky dojevy, a tak řeči, že narazily do Jonáka se mi osobně zdají být nesmyslné.

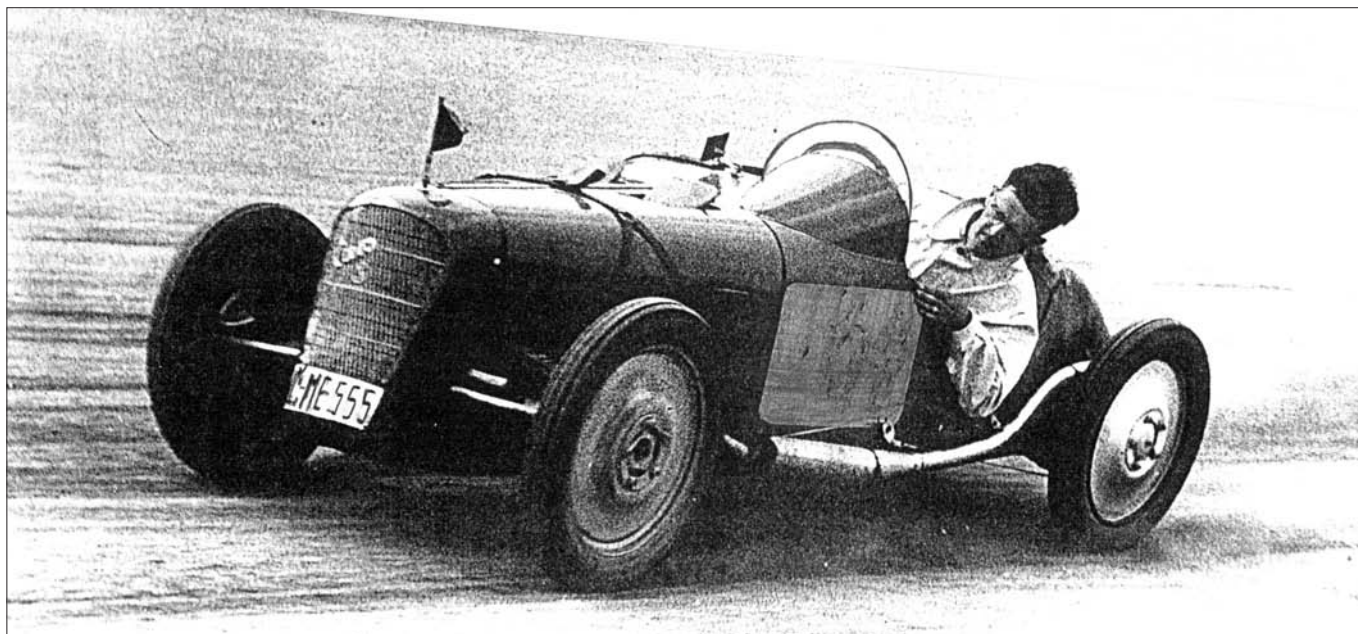
Jinou věcí je, že pokud jsem znal velmi dobře jeho charakter a tvrdost, která byla pro současníky nepředstavitelná, nikdy při závodech neustoupil soupeři ani o centimetr, pokud nerozhodla díla motoru. Spoléhal také na přední pohon. Možná spoléhal – kalkuloval s tím, že přední pohon ho z krajnice vytáhne.? Možná? Osobně je mi havárie nevysvětlitelná. Na trati jsem nebyl a nevím, co se dělo před ním, vedle něho a za ním! Jsem pravděpodobně jediný, kdo předpokládá snad technickou závalu na voze. Jinak jsem se účastnil s Jonákem ploché dráhy v Mariánských Lázních v roce 1947. ...

Zástupce Standard v Olomouci:

V Brně jsem byl jako fanda všeho, co jede na kolech. Byla to Velká cena, i když o její velikosti jsem měl před příjezdem pochyby. Tj. o účasti cizích vozidel v závodech. Bylo totiž rok po převratu (1948 – 1949) a byli jsme prokomunistický režim, který cizina nebrala! Přesto díky Junkové, která se osobně angažovala do získávání závodníků, se podařilo neuvěřitelně. závody se jely. K samotné ceně Brna. Zkrátka nemám slov pro to, co se dělo na startu. Protože Škodovka neměla dobrou akceleraci, blokovala ostatním cestu. Motor z Tudor a neměl záběr. Jak se rozjel, tak už rychlost držel. Na havárce Jonáka se podepsal jeden z řidičů od Škodovky. Když Pohl s poruchou blokoval cestu, mohl soused pustit rychlejší auta a všichni mohli v pořádku projet. Tak se Jonák zabil a Škoda národní podnik vyhrála. Vítěze „socialistického“ se již nikdo na to, jak jel na soukromníka, neptal. Kdyby se zeptal, tak by asi jako kapitalistický živel skončil v kriminále. Mimo to se havárky v závodech ani nevyšetřovaly. Snad dle hesla gladiátorů – Sláva vítězům, smrt poraženým.

Očitý olomoucký svědek, který si nepřeje být jmenován:

Cenu města Brna jsem viděl z věže pořadatele. Na adresu jednoho jezdce ve Škodovce. Byla to vražda před očima deseti-tisíců. Pokud bych k tomu mohl něco říci, bylo by to nepublikovatelné! ...



... Na vozidle bylo několik úprav, které nebyly na standardní A 30. Předně karoserie. Dále byla zajímavá zpátečka – převodovka. Ta měla 4 rychlosti vpřed! Změna byla dosažena tím, že zpátečka byla nahrazena 4 rychlostí. Ozubená kola pro zpátečku byla namontována z boku převodovky. To byla taková finta pro kategorii sportovních vozidel. Moc se na ni nedalo couvat. Ostatně podle Jonáka se závodí dopředu, a tak byla zpátečka nesmysl. Litera řádů byla ale dodržena.

Druhá specialita byly dvě bronzové hlavy. Ty byly odlévané pro tento vůz. První hlava byla letovaná cínem, druhá byla svařena mosazí. Samotný odlitek měl tvar otevřeného písmene U. Model byl vyroben ze sériové hlavy odřezáním nebo odfrézováním vršku hlavy až po závit, které držely svíčky. Tak vzniklo se shora otevřené korýtko, do kterého se zasadila horní deska s hrdlem k chladiči. Věc tedy velmi prostá a účinná. Na výrobu takové hlavy nebyly potřeba žádné modely. Pravděpodobně se udělala ztracená vosková předloha. Jinak to asi ani nešlo laciněji udělat.

Na závody se jezdilo s vozem po ose. Pouze se před závody vyndalo těsnění zpod hlavy, aby byla vyšší komprese.

V období války byla Aerovka rozebrána v dřevěné dílně. Teprve v dubnu 1945 byla smontovaná a byla s ní vítána sovětská armáda !Osvoboditelka! ke zděšení Jonáka ho vojáci z vozidla vyhodili! Vůz zabavili a pokračovali s ním s frontou ku Praze! Jonák ale neztratil hlavu. Rychle opravil nalezenou nepojízdnou Pragovku a vyměnil ji za vlastní auto. Po této epizodě vůz zase rozebral a raději počkal se zprovozněním na dobu, kdy se situace „znormalizovala“. ...

Z materiálů od kolegy Budínského vybral – JK –

Zajímavou informaci o náhradách za zapůjčení motorových vozidel nám zaslal pan Martin Nyč.

Jaké náhrady vyplácí stát, když je potřebuje pro vojenské účely

Podle nařízení vlády č. 139 Sb. z. a n. ze dne 15. V. 1936 poskytuje vojenská správa za motorová vozidla použitá k účelům vojenským (na př. při manévrech) tyto náhrady za každý den používání.

Jízdní kolo s pomocným motorem (velomotor)	5'—	Osobní automobil 2sedadlový až 4sedadlový s obsahem válců do 1 l v to	43'—
Motorové kolo (motocykl) do 175 cm v to	12'90	Osobní automobil 4 sedadlový s obsahem válců do 1½ l v to	55'—
Motorové kolo (motocykl) do 250 cm v to	17'65	Osobní automobil 4 sedadlový až 6 sedadlový s obsahem válců do 2½ l v to	80'—
Motorové kolo (motocykl) do 350 cm v to	21'—	Osobní automobil 6 sedadlový s obsahem válců nad 2½ l.	126'—
Motorové kolo (motocykl) nad 350 cm	31'—	Zdravotnický automobil	86'60
Motorové kolo (motocykl) s přivěsným vozíkem od 350 cm	34'80	Autobus na dopr. až 25 osob	115'—
Motorová tříkolka k dopravě osob	35'—	Autobus pro dopr. až 35 osob	142'—
Motorová tříkolka k dopravě nákladů	33'—	Autobus na dopr. více než 35 osob	169'—
		Nákladní automobil dvounápravový s únosností do 1½ t v to	61'—

SIR CHARLES DANCE

Anglie 1831



Charles Dance je vynikajícím zjevem „zlaté doby páry“ v Anglii spíše jako podnikatel než jako vynálezce a konstruktér. To nikterak nezmenšuje jeho zásluhy. Vynálezce a konstruktér jde za svou ideou, a máti důvěru ve vlastní myšlenku je konec konců snazší a vyžaduje méně prozíravosti, než postaviti svou autoritu a kapitál do služeb cizí myšlenky. Roku 1830 objednal u Goldsworthy Gurneje tři parní vozy, jimiž zařídil pravidelnou veřejnou dopravu mezi Gloucestrem a Cheltenhamem. Vozy byly dodány v únoru 1831. Denně byly konány tři cesty tam a zpět (396 mil), celkem na této lince bylo ujetu 3644 mil a dopraveno 2666 osob, které zaplatily 200 liber, 4 shilingy a 6 pencí. Fungovala tedy do-

prava s neočekávanou pravidelností, která přesvědčovala o ceně tohoto dopravního prostředku i největší pochybovače. Ale to právě bylo tmem v oku jejím nepřítelům, mezi nimiž byly bohužel i úřady. 23. června 1831 (doprava působila bezvadně od února) píše inženýr Jam. Stone, dozírající na tuto dopravu, Gurneyovi, že do cesty byly schválně navaleny na dlouhém kuse veliké kameny, na nichž jeden vůz si zlomil zadní nápravu. Gurney právem s bolestným zklamáním před „Select committee“ parlamentu (o němž je řeč v úvodu) zvolal: „A to po tom, když jsem právě vyložil tomuto obecnímu úřadu ve zprávě z 20. června všechny výhody, které bude kraj brzy mít z pravidelné a rychlé této služby!“

Toto pronásledování znechtivilo Siru Ch. Danceovi podnik tak, že dopravu zrušil a poslal vůz do Londýna. Ale neztratil odvahu zcela. Naopak dal vůz do továrny Maudsley & Field nejen opravit, nýbrž i opatřiti silnějším strojem. Tito a Dance dostali pak patent na parní kotel, jenž se znamenitě osvědčoval a byl velmi rozšířen. S ním vůz, táhnoucí omnibus, dociloval 16 mil v hodině. Po několika dnech urazil s 15 cestujícími cestu z Londýna do Brightonu (na níž za 63 let angličtí automobilisté oslaví zrušení praporkového zákona), 52 míle dlouhou za 5 a čtvrt hodiny a zpáteční za 5 hodin. V říjnu téhož roku urazil 7 mil do Beulah Spa za 46 min. 30 vt., čili v průměru 9 mil a zpět dokonce průměrnou rychlostí 11 a půl míle, ač cesta je velmi kopčitá. Od 12. října jezdil pak traktor a omnibus – mezi Wellington Street, Waterlooským mostem a Greenwichem 14 dnů, aby ukázal Londýňanům, co dovede. Na žádost několika vynikajících inženýrů byl vůz v listopadu téhož roku dán na dostavníkovou linku Holyhead-Birmingham. Vůz vážil s pasažéry v plné provozní výpravě 6 tun. Měl dvouválcový stroj (7 palců průměru a 16 palců zdvihu) a kotel tlaku 100 liber na plošný palec. Ale po 6 mílech jedna z trubek tekla tak, že bylo nutno vůz poslat do opravy. Nebyl přece jen schopen vozit tak velkou váhu rychlým tempem. Nicméně přes nepříznivé počasí a na špatných silnicích docílil mezi Londýnem a Stony Stratfordem (52,5 mil) průměru 7 mil.

Sir Charles Dance mizí zde s jeviště, ale zůstává v dějinách jako jeden z průkopníků.

Aerójízda 2012 – Vzpomínka na „30 000 km Bohumila Turka“ – Černošice 22. září, aneb „Možná přijde i předseda“



Tak to máme za sebou. Předpověď na sobotu nevěstila nic dobrého a když mě ve 3 hodiny ráno vzbudil déšť, začal jsem i věřit, že vyjde. V sedm to už byla průtrž mračen a já přemýšlel o zrušení akce (ale to už bylo pozdě). V osm bylo po dešti a nejvyšší Aerovkář Svatý Petr opět, jako již mnohokrát, zařadoval. Silnice osychala, ukazovalo se i slunce a

na parkoviště u Club Kina se začali sjíždět účastníci letošní jízdy na počest 80. výročí jízdy „30 000 km Bohumila Turka“. Plzeňáci přivezli dobré zprávy ohledně počasí a dobrou náladu, po desáté už přestávalo stačit parkoviště, zvláště po příjezdu nádherné a strašně veliké Prahy Grand a Jaguara bývalého aerovkáře Pavla Suchého. Startovní listinu doplnily dva Aero Minory, jeden v nevidané verzi roadster a s ním tradiční účastník Jirka Růžička. Když už se mnozí chystali na trať s povzdechem „tak, Jirka zase nepřišel“, se ve slunci zaleskl modrý blesk, zvuk nadupaného dvoutaktu a modrý obláček dýmu a předseda je tady. Po letech čekání se přání stalo skutečností a čerstvě renovovaná třicítka nám Jirku dovezla až do Černošic.

Postupně se vozy rozjížděly na trať, která zavedla účastníky na známá i méně známá místa Českého krasu. Po výjezdech na vršky kopců se mohli kochat výhledy na „ty panoramata“ v okolí Karlštejna, Srbska a Tetína a pokud se nezasnili, dorazili až do Tvrze Třebotov, kde obdivovali nejen sbírku nočníků a toalet, ale i krásně zrekonstruovaný objekt tvrze. Jak vypadala tvrz před rekonstrukcí, přiblížila výstava fotografií uvnitř objektu. Pak už následoval jen krátký sjezd zpět do Černošic, oběd a společné odpoledne, které opět zpříjemnil swingový orchestr „Tři neděle potom“, letos vzhledem k počasí uvnitř kina. Posádky

si vyplnily náročný vědomostní test a pak už jen čekaly na konečné výsledky, protože letos byly ve hře spousty cen a každý nějakou chtěl.



Po čtvrté hodině odpoledne bylo hotovo, kapela zahrála poslední kus, odměnění sbalili poháry a skleněné artefakty, potřásli jsme si rukama a za slunečních paprsků se odebrali do svých garáží a domovů.

Do Černošic přijelo 36 vozů, z toho 27 aerovek, od pětistovky až po padesátku. Za podporu akce musím poděkovat hlavnímu partnerovi, firmě „Letiště Praha“, Spolku Přátel Automobilů Aero a Michalovi Novákovi, manželům Němečkovým a Popelářovým za krásné ceny a vůbec všem, kteří i přes nestálé počasí neváhali přijet.

Za pořadatele Jindra Šlesinger.

Třetí sraz vozů Aero 50 Letiště Aeroklubu Zbraslavice 13. – 15.7.2012

Na úvod trocha vzpomínek. V roce 1982 jsme s Milanem Lämleinem uspořádali první sraz vozů Aero 50. Odehrál se v rámci kolínského soutěže, kterou Milan s klubem pořádá.

Na hlavní kolínském náměstí tehdy přijelo sedm padesátek. Sám Milan vystavoval bílou limuzinu po otci, kterou měli doma od roku 1937 a téměř zrenovovaný dvousic 1938.

Nedokončená sedadla byla zakryta dekou, jak tenkrát napsal ve svém článku Karel Jičínský, dobovou. Nebyla to pravda, deka byla novější.

Tohoto prvního srazu Aero 50 se zúčastnil např. p. Halounek, bývalý zástupce továrny Aero v Hradci Králové. Přijeli spolu s p. Líbalem jeho modrou limuzinou 1938. Dalšími účastníky byli p.p. Louda z Tábora, Kaufmann z Unhoště, Zeman z Českého Krumlova.

O pět let později, v roce 1987, proběhl druhý sraz vozů Aero 50, tentokrát bez většího zájmu a účasti.

Na začátku letošního roku jsme diskutovali o veteránských akcích a Milan přišel s nápadem uspořádat opět sraz vozů Aero 50. Jednak je pro aerovkáře významné výročí 80 let od legendární jízdy Bohumila Turka „30.000 km za 30 dní“ a zároveň 30 let od pořádání prvního srazu Aero 50.

Oprášili jsme seznamy majitelů Aero 50 a dali se do mailování a telefonování. Obojího bylo dost a dost. Výsledkem byla příslibená účast 19 majitelů s vozy Aero 50.

V pátek 13.7. jsem přijel do Kolína, kde měl Milan vzorně připravené 2 vozy. Sám jel kabrioletem Sodomka, já přesešel do limuziny 1937. Jako navigátora jsem měl Milanovu manželku Vlastu a vyrazili jsme z Kolína přes Kutnou Horu do Zbraslavic. Bylo po dešti a páteční odpolední špička, ale padesátky vše s přehledem zvládly. Do Zbraslavic jsme podle plánu dorazili první a vyhlíželi další přihlášené účastníky. Co nebylo podle plánu, resp. přání, to bylo počasí. Byl silný vítr a chvílemi pršelo.



Postupně přijel p. Čekan s manželkou a krásně zrenovovaným čtyřsicem po F. Koudelovi. Z Vysokého Mýta dovezli pánové Černý a Junek tři vozy: světovou raritu a jediný dochovaný kus v ČR, špičkově zrenovovaný A 50 Dynamic, speciálně karosovaný u firmy Sodomka a dále dva kabriolety Sodomka.

Vysoce sportovní výkon podal Fr. Kudela s manželkou, který přijel v otevřeném sportovním voze po ose a v dešti. Protože v současné době renovuje dvousicovou padesátku, jel svou šestiválcovou Lagondou z roku 1933. Trasu z Kroměříže do Zbraslavic (230 km) ujel za 3,5 hodiny. Sportovní srdce a 170 HP se nezapřou.

Z Plzně dorazili pánové Kuška a Vaníček s limuzinou 1939. Tato limuzína p. Kušky je opravdu hezký kousek.

Na noc byla auta zagarázována do letištního hangáru a po večeri probíhala diskuse účastníků. Po půlnoci jsme šli spát.

V sobotu ráno po snídani přijížděli další účastníci. P. Bláha se stříbrným kabrioletem Sodomka 1938, který podal také hezký sportovní výkon, když přijel se třemi spolujezdcí po ose z Hradce Králové. Pan Toloch z Ostravy přijel s krásně zrenovovaným modrým dvousicem. S dalším dvousicem, tentokrát ve dvoubarevné kombinaci, přijeli domácí, resp. přespšní, syn a otec Kutilovi. Z Byšic přivezli otec a syn Pakandlovi zrenovovaný, speciálně karosovaný, kabriolet. Renovace z totálního vraku byla i s fotografiemi popsána v časopise Oldtimer. Dnes tento vůz v tmavě červené metalíze jen září. Pan Hlaváček s kolegou Moravčíkem přivezl z Boršic ukázat krásný kabriolet 1939 v krémové barvě. Spolu s Milanovou bílou limuzinou a červeným kabrioletem byl na flotilu vozů Aero 50, seřazených na okraji travnaté plochy letiště ve Zbraslavicích, nádherný pohled.

Při polední registraci byly účastníkům rozdány anketní lístky k vyhodnocení 4 kategorií soutěže elegance. Po ukončení prezence oficiálně zahájil 3. celostátní sraz vozů Aero 50 úvodním slovem hlavní organizátor a ředitel srazu M. Lämlein. Vzpomenul krátce začátku ACC Kolín, historii veteránských soutěží a 1. srazu vozů Aero 50. Seznámil přítomné s programem odpolední exkurze, tj. hromadným startem jízdy do sklářského muzea v Tasicích.

Po obědě byl za pozornosti novinářů a natáčení pracovníků ČT proveden start hromadné jízdy do muzea v Tasicích. Samotná exkurze byla velmi pěkná a zajímavá. Po návratu z Tasic proběhlo ve Zbraslavicích vyhlášení vítězů elegance ve 4 kategoriích. Kategorii dvousiců vyhrál p. Toloch z Ostravy, kategorii čtyřsiců p. Čekan z Olomouce, kategorii továrních limuzín p. Kuška z Plzně a kategorii kabrio Sodomka p. Junek z Vysokého Mýta s vozem Dynamic.

Vítězové jednotlivých kategorií získali krásné poháry. Všichni přihlášení účastníci srazu obdrželi upomínkový list 3. srazu Aero 50, vkusně zpracovaný Milanem Lämleinem. Naší snahou při organizaci srazu bylo zajistit velký počet účastníků. Škoda, že někteří přihlášení na poslední chvíli hlásili poruchy vozů (motory) a nepřijeli. Ne všechno se vždy může podařit. To jsme si připomněli při neúspěšné snaze zajistit účast vozu Aero 50, který je zapůjčen od anglického majitele p. Goldsmitha do NTM v Praze na Letné. Podle smlouvy nesmí muzeum opustit. Také škoda.

Při závěrečné diskusi byla akce ze strany účastníků hodnocena velmi kladně. Líbila se i exkurze do sklárny v Tasicích, celková organizace i program. Také dobře zvolené prostředí letiště ve Zbraslavicích bylo chváleno. Proto zazněl návrh uspořádat další ročník srazu vozů Aero 50 již příští rok. Bude o čem přemýšlet.



Myslím, že hlavní organizátor a pořadatel akce p. Milan Lämlein názorně předvedl, že lze při velkých zkušenostech a šikovnosti uspořádat i v dnešní době zdařilou veteránskou akci v komorních podmínkách.

Kdo nepřišel, přišel o hodně. Jsem rád, že jsem byl u toho.

S aerovkářským pozdravem Vladimír Dvořák

Pozn. redakce – Do uzávěrky tohoto čísla Aerovkáře jsme bohužel nedostali slíbené příspěvky k **31. Europa – Treffen der Aero Freunde** v Nordrachu. Mimochodem, s velkou účastí českých posádek. Tak tedy v příštím čísle.



Vážení,

Plzeň 16.9.2012

Váš článek uvedený v Aerovkáři, psaný panem Webersinkem, ve mně vyvolal vzpomínku na příhodu, která se dotyčnému pánovi a jeho „děcku“ stala na celostátním srazu aerovkářů v Holicích v r. 1970 (Panebože, to ten čas letí).

Pan Webersinke skutečně nazýval svého syna (odhaduji, že byl tehdy 22 – 25 let starý) **DĚCKEM**, což bylo dost kuriozní, neboť děcko mělo při vcelku průměrné výšce nadprůměrných asi 165 kg. Leč přesto se oba vešli do Aero 662!!!

Setkání probíhalo v Autocampingu, který byl částečně umístěn v lese. A tak se stalo, že „děcko“ popojíždělo po campingu, nevšimlo si vyčnívajícího pařezu a částečně zdemolovalo zadní levý blatník. Následovalo pár ostrých slov – vy, kteří jste četli zápisky pana W. v Aerovkáři, psané svéráznou češtinou, si asi dovedete představit, jakých.

Leč utrženou vadu na kráse bylo nutno opravit. Děcko bylo varováno, aby se příliš nepřibližovalo, a otec W. začal s opravou. Zajel s aerovkou na rovnou plochu a začal koncert pro dvě ruce.

Otevřel kufr a vyndal: klíč na matky kol, hever, trojnožku na podložení a zakládací klíny. Opět zarochal v kufru, vyndal velké a malé kladivo a klempířskou babku, a po chvíli klempířiny měl blatník zase původní tvar. Jelikož se při nárazu vytrhl šroub držící blatník ke karoserii, přišla ke slovu ruční vrtačka. Blatník byl přišroubován. Vrtačka, krabice se šrouby, podložkami atd. byla pochopitelně také v kufru. A už byl čas na opravu laku.

Aerovka měla na levém stupátku obdobný kryt jako na druhé straně na výfuku. Nikoli kvůli symetrii, jak jsem si původně myslel, ale proto, že za dvířky v tomto plechu byl další úložný prostor. A již ruka majitele šátrá v prostoru a vyndává: větší plechovku s modrou barvou, menší plechovku s béžovou barvou, větší a menší štětec, láhev ředidla, misku a hadry. Větší štětec je na modrou barvu, pár tahů štětcem a modrá barva je opravena. Štětec je vyprán v ředidle, utřen do hadru a opět uschován. Chvilke pausy, než modrá barva uschne, a už se opravuje béžová, která blatník lemuje. Stejná operace se štětcem. Štětce, hadry, ředidlo, vše je uklizeno. Kolo je namontováno, aerovka sundána z trojnožky a vše sklizeno.

Tak, obrací se pan Webersinke k divákům, kterých se mezitím sešel slušný počet, jako by se nic nestalo.

V tom se z davu ozve. „Pane Webersinke, Vám snad chybí už jen svérák.“ „Ha ha ha, ty si myslíš, že mě nas...š?“ A opět zarochal v kufru a vytáhl v hadru zabalený svérák ne nejmenší velikosti ...

Doufám, že můj příspěvek přečtete (krasopis byl vždy mou slabou stránkou).

Váš Milan Turek – Plzeň

Dovoluji si reagovat na úvodník v našem klubovním Aerovkáři č. 3.

Pokud vím, tak před válkou byl Autoklub republiky československé založen především z toho důvodu, aby důsledně hájil zájmy motoristů! Se zrušením lihobenzinové směsi to u nás neměl lehké, snazší to bylo v tehdejší Jugoslávii. Jak autokluby hájí zájmy motoristů dnes?

Osobně často slyším nářky motoristů na velkou daň z benzínu, nesmyslnost ekodaní nebo třeba povinného poplatku 300,- Kč za kontrolu výrobního čísla při koupi 15 let ojetého auta v hodnotě měsíčního platu, když stejně se číslo kontroluje minimálně každé 2 roky při prohlídkách na STK! Není ale pravda, že v dnešní době je nemajetný motorista tak úplně proti deb.ním zákonodárcům bezmocný.

Domnívám se, že by zrovna v dnešní době postačilo, kdyby se autokluby dohodly na nějakém motoristickém fandovi a navrhli jej do všelidově volené funkce nového prezidenta republiky, který by svým vlivem mohl působit na naše primitivní zákonodárce. Co nám v tom brání??? Podmínkou kandidáta není ani vysokoškolské ekonomicky zaměřené vzdělání. Pokud vím, jedinou podmínkou pro takového občana ČR je trestní bezúhonnost a věk nad 45 let.

Jelikož právě dokončuji obsáhlý rukopis knihy o starých Popularech a Rapidech, jsem ve styku s hodně motoristickými fandami. Shodujeme se v tom, že mentalitě našeho národa by ve všelidově volbě takový kandidát neznámý z „Nemancie“ většiny národa docela vyhovoval. V našem státečku je sice jen 10 milionů obyvatel, ale v evidenci DI jsou 4 miliony osobních aut, a tak by zdánlivý problém od koho sehnat potřebný počet hlasů – tuším pro návrh asi 50 tisíc, neměl být neschůdným problémem ...

S pozdravem Tomáš Slabý

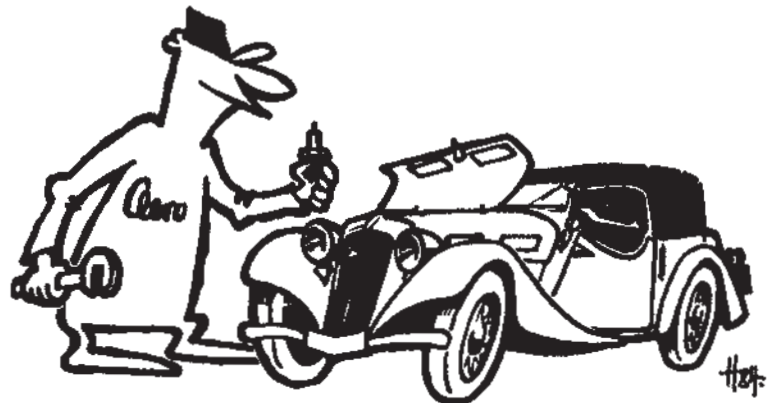


V úvodu Technické rubriky bych chtěl především poděkovat p. Miroslavu Srbovi za zaslání výkresy a dále Vám, kteří obohacujete technickou rubriku svými dotazy. Stálý zájem je o výkresy vybavení převodovky a soukolí „talíř – hruška“, které najdete v příštích číslech.

Dalšími žádanými výkresy jsou listová péra.

Původní provedení předního péra L 3073 a L 3073a není na výkresu datováno. Provedení výkresového razítka odpovídá počátkům výroby A 30. Běžně je toto provedení uváděno pro otevřené vozy, ale pravděpodobně bylo z počátku používáno i pro limuziny. Péro L 3073a je celkově o 2 mm vyšší, což by nasvědčovalo tomu, že bylo používáno později do limuzin. Z výkresů je patrné, že jsou péra kreslena v zatíženém stavu, takže vyhamrování pér ve stavu nezatíženém musí odpovídat uvedenému zatížení! Na výkresu L 3073a jsou hlavní listy péra delší o 20 mm! To však není způsobeno uvedeným větším zatížením, jelikož výška středu dolního péra od podložky je v podstatě totožná (na výkresu L 3073 není tato výška okótovaná). Délka 1048 mm (dle L 3073a) odpovídá i později uváděným provedením.

Pozdější provedení předního péra a zadní péra najdete v některém z příštích čísel Aerovkáře.



Jakou spotřebu benzínu má A 30 ?

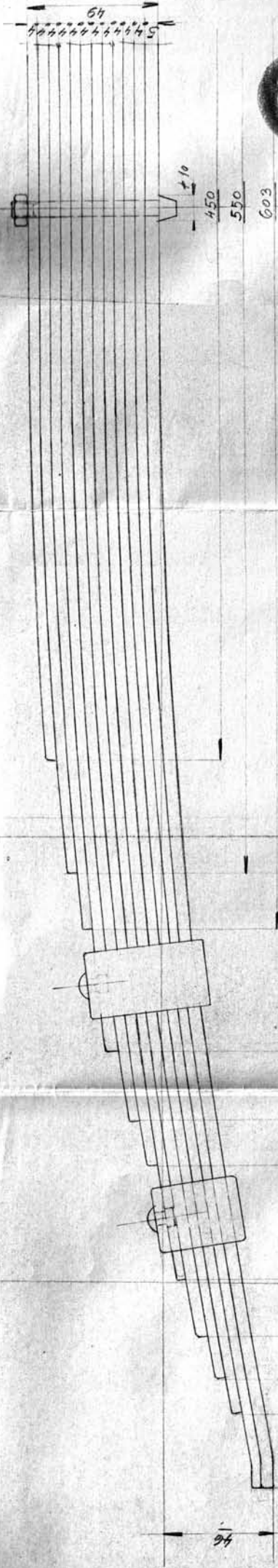
Dlouhou dobu jsem jezdil s A 30 (karoserie sport) se soukolím hruška – talíř 1: 4 (8 na 32 zubů), což je soukolí používané pro A 50 limuzina. Výhodou tohoto soukolí byla podstatně rychlejší jízda po rovině (až 100 km) a mírného stoupání. Obrovskou nevýhodou však byla jízda do prudšího stoupání a s tím spojené časté řazení a případně přehřívání motoru. Při tomto soukolí byla spotřeba cca 10,1 L/100 km. S tímto soukolím aerovka nevyjela 26% stoupání na Berghof (výlet v r. 2005).

Je zajímavé srovnat jízdní vlastnosti stejného vozu (motoru) při změně soukolí. Po namontování soukolí 1:4,75 (8 na 38 zubů – provedení Gleason L 1223 a L 3238) se samozřejmě snížila max. rychlost, ale velmi se zlepšila akcelerace. Spotřebu jsem měřil asi po ujetí 5500 km. Je až neuvěřitelné, že spotřeba klesla na 9,315 l./100 km. Pro objektivní zhodnocení je nutno dodat, že posádku tvoří 2 lidé a relativně malý náklad – celkem cca 160 kg. To je pro spotřebu jistě velké plus. Na druhé straně však převážně jezdíme v koloně aerovek, což spotřebu zvyšuje. Benzin tankuji pokud možno 91 oktanů, ale v poslední době již z benzínových stanic mizí, takže tankuji i 95 oktanový. Přibližně po načerpání 150 litrů benzínu přidávám trochu náhrady olova, což pro dvoutakty není (prý) nutné. Motor má 2. výbrus a po výbrusu ujetu cca 8500 km. Spotřeba byla měřena téměř po zajetí motoru. Chlazení motoru třívývodové. Rychlost dle navigace krátkodobě max. 85 km (s motorem v záběru). Průměrná rychlost dlouhodobě cca 50 km/hod. Chod motoru velmi klidný.

V dobové dokumentaci není nikde spotřeba jasně uvedena. Jedná se spíše o reklamní hodnocení spotřeby. Jsem však přesvědčen, že se s třicítkou dá jezdit při samostatných jízdách i pod 9 litrů. Jistě, v dnešní době spotřeba aerovky při počtu najetých kilometrů není podstatná, ale její hodnocení napovídá hlavně o stavu motoru a zapalování. To už podstatně je!

Jaké máte zkušenosti vy? A o tom benzínu někdy příště.

– JK –



450
550
603
700
750
786
872
916
948
976
1028



28.XII.41



APRO-PRAHA

Autosobitný
 Právní předpis
 Právní předpis
 Právní předpis
 Právní předpis
 Právní předpis

L 3073

- 6 XII 1941

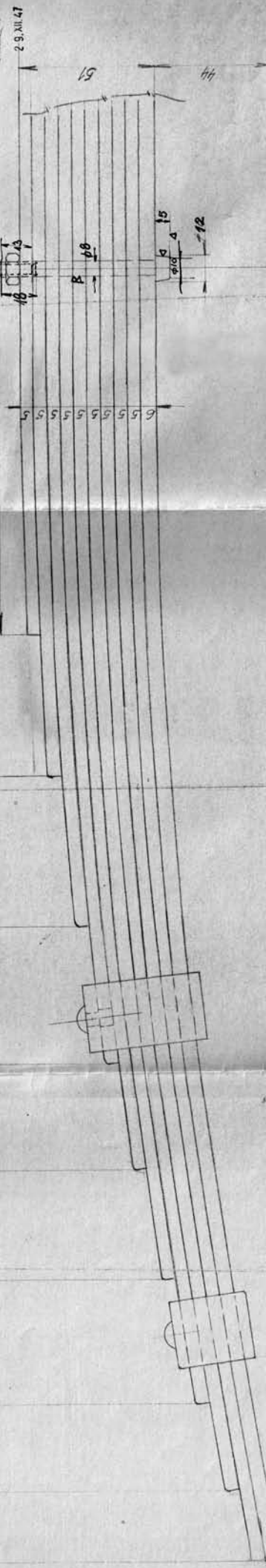
Uporornění : pero hresiene zatizeno 350 kg.

Kard

Materiál a opakov. časů.

15.7.38 / PV

- 1048
- 976
- 910
- 818
- 730
- 655
- 540
- 440
- 340

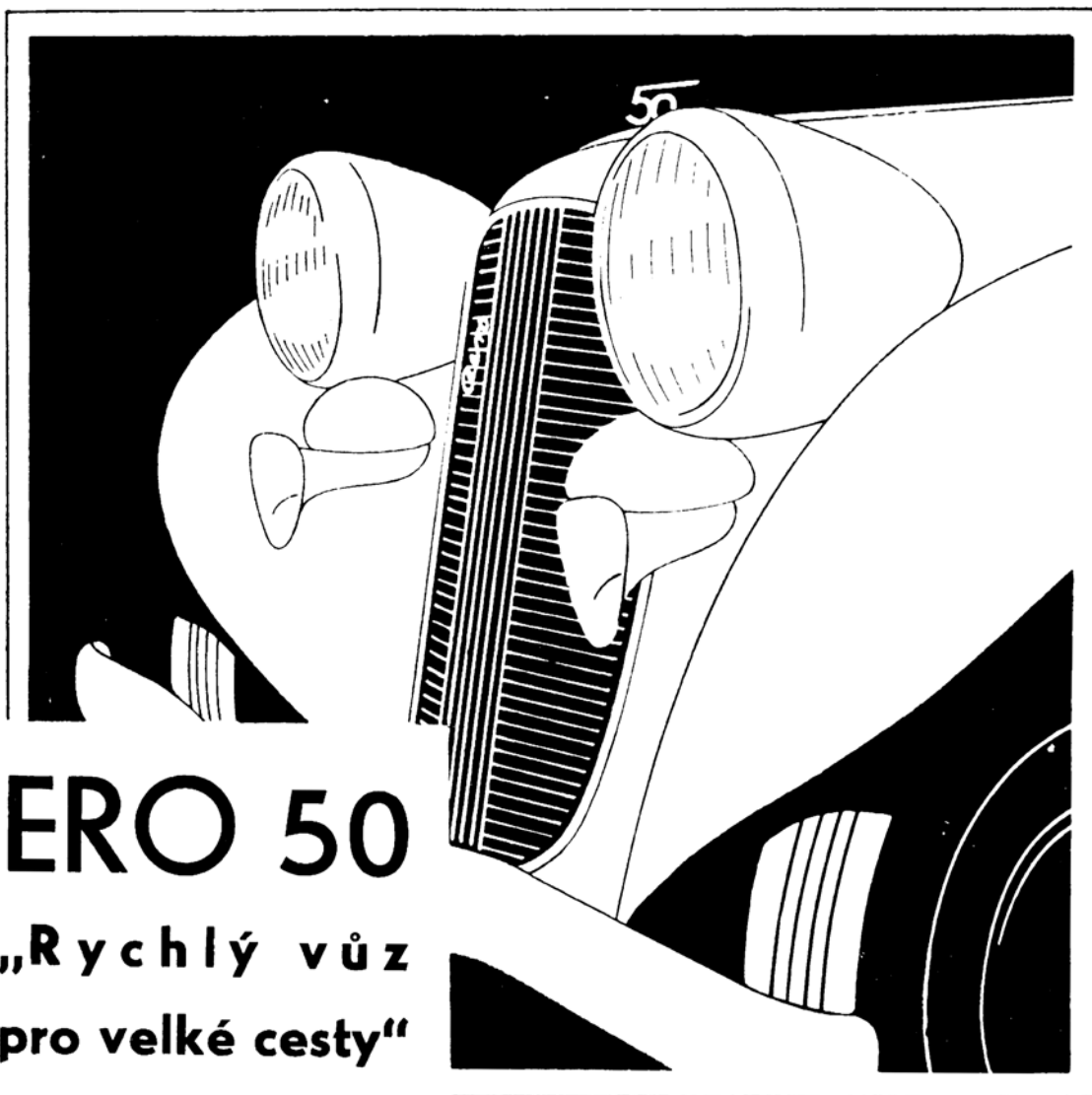


AERO-PRÁHA
ABO-PRÁHA
Práce podle
číslo 1
Materiál
Převzet ocel 45, tvárka
P. B. K.

L 3073α
-6. XII. 1948

nutné
převzet

Upomínání: Páre kreslene / zadržimo 400kg.

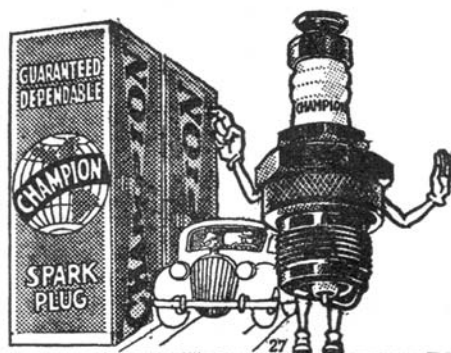


AERO 50

„Rychlý vůz
pro velké cesty“

OBLIBA.

Používejte svíček, jež montuje většina našich továren:



(Aero, Ogar, Praga, Škoda, Tatra, Walter a Zetka) a jichž používá při svých vítězných jízdách Nuvolari (letos vítěz v Barceloně a Budapešti) a Louis Meyer (po třetí vítěz v Indianapolis).

Champion

Gen. zást. TECHNOSPOL.,
Praha I., Hradební ul. č. 3.

Zpravodaj „AERO CAR CLUBu“ 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 4, r.v. 2012.

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.