



2022

Aerovkár

Č A S O P I S A E R O C A R C L U B U

AERO CAR CLUB PRAHA, z.s.

v Českém klubu historických vozidel, z.s.

Arbesovo náměstí 1029/1, 150 00 Praha 5



*Vítězná posádka Tomáš Zítek a Václav Havlíček s A 662 na 1000 mílech
československých 2022 při jízdě pravidelnosti*

č. 4



Vážení aerovkáři,

v dnešní době jsme v zajetí „moderních“ termínů, kterým bychom ještě nedávno asi vůbec nerozuměli. Nemyslím mnoho nových technických termínů, ale ty, které souvisí s lidskostí, s jednáním lidí i s tím, co nám lidem dal vývoj druhů. Multikulturalismus, Green Deal, LGBT, sdílení všeho možného, prosazování množství pohlaví oproti tomu, co stvořila příroda, a nevím, co ještě. I když se sama příroda občas „zmýlí“, tak to časem napraví a slepé uličky vývoje zatratí. Tomu všemu kraluje prosazování politické korektnosti a jakési novodobé korektnosti obecně. Člověku z toho jde hlava kolem.

K napsání dnešního úvodníku mě inspiroval vtipný satirický novinový sloupek. Ten si vzal na mušku **nekorektnost** Pražského orloje, jenž je doložen již z roku 1410! Každou hodinu se v oknech orloje představí 12 Ježíšových apoštolů a to je problém.

Jak to, že mezi nimi není žádná žena! A co se s tím konečně v rámci korektnosti udělá?

Vtipný článek se mi vybavil v mysli ve Švýcarsku při letošním aerovkářském svátku. V padesáti aerovkách seděly za volanty jenom 2, slovy dvě, ženy. Aerovkáři, styďte se, vůbec nejdeme s dobou! Dá se s tím něco dělat? Dá! Vždyť ženy za volantem bývají velmi odpovědnými řidičkami. Přesedněme si, vezměme do rukou mapy a dokonalé mobily. Pro jistotu ještě navolme cíl cesty na navigaci a místa řidičů přenechejme ženám. Vždyť řidičský průkaz v dnešní době nemá málokterá z nich. My muži musíme ale zůstat gentlemany. Doporučuji, abychom na podobné aerovkářské akce jezdili vybaveni, kromě společenského oděvu, několika montérkami a za jízdy měli vždy jedny na sobě. To pro případy rychlých oprav bez zbytečné ztráty času převlékáním. Při plynulé jízdě, která je ženám vlastní, můžeme očekávat jenom drobné závady. V zimních měsících namontujme na pedálové trubky druhý brzdový pedál k nohám spolujezdce. Ne každá žena má tolik síly, aby dokázala ubrzdit aerovku s mechanickými brzdami. My však nezištně pomůžeme vlastní silou a žena za volantem bude mít pocit, že aerovka je vybavena posilovačem brzd. Na krátké ani na dlouhé cesty není nutné přetěžovat aerovky naprosto zbytečnými náhradními díly. Tím se uvolní místo pro malý kufík a taštičku, které žena nezbytně potřebuje a do kufru se spolehlivě vejdou.

Celé to má ale jeden velký háček. Přestože jsme vybaveni mapami a navigacemi, ztratíme spolehlivou navigátorku, která již sedí za volantem. Vzpomenete si ještě, kdy jste při cestě navigované ženou zakufrovali? Asi ne. To se vám naposledy mohlo stát ještě v dobách, kdy jste jezdili aerovkou sami nebo, nedej Bůh, vám dělal spolujezdce někdo z kamarádů.

Musím uznat, že můj rádoby vtipný úvodník pobouří mnohé muže čtenáře a už slyším, jak kriticky říkají: „Hele „redaktorskej“, nech si ty impertinence vůči nám mužům. Každý z nás kufruje maximálně 2x za 100 km a je důležitý, že vždycky se trefíme k hospodě (i když to není ta, kde jsme měli být)!“ Taková reakce mužů mě velmi potěší, protože tím bude řečeno, jak je současně prosazovaná novodobá korektnost pokrytecká a nesmyslná. Vždyť zodpovědnost žen navigátorek je nezastupitelná. Nechme tedy ženy navigovat a nenuťme je řídit.



Paní Siegrun Milsch na srazu ve Švýcarsku



*Paní Dana Petrů s maminkou a budoucími aerovkáři
(děti se s mamkou očividně nebojí)*

Slovo korektnost již ztratilo původní význam a novodobí marxisté se nás snaží převychovat, mnohdy za podpory politiků. Jejich vnucovaná korektnost není nic jiného než neskutečná nekorektnost. O slušnosti ani nemluvě. Jsem optimista a tak doufám, že lidé zase přijdou k rozumu. Jsme snad svěprávní lidé a víme, kam se v životě zařadit. Bohužel, někteří to nevědí.

Ale, že to těm ženským za volantem sluší, co říkáte? Když vás ony sami budou přemlouvát, abyste si sedadla v aerovkách vyměnili, udělejte jim tu radost. Vždyť je to možná jejich celoživotní sen.

Vážení aerovkáři, příští číslo našeho časopisu vyjde až v únoru roku 2023. Dovolte mi proto, popřát vám v předstihu příjemné prožití Vánočních svátků, dobrou pohodu, pevné zdraví a radostné zimní chvíle s aerovkou v garáži.

Josef Kňourek – JK –



!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



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

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



Již několika Evropských setkání přátel AERO se nemohl zúčastnit zakladatel a dlouholetý předseda německého klubu aerovkářů pan Willfest Brückner.

Ve švýcarském Oberentfeldenu uspořádali účastníci setkání podpisovou akci s pozdravy paní Gittě a panu Willfestovi. Ke zdravici se připojila i početná skupina českých aerovkářů.

Srdečné díky za pozdravy ze setkání Aero ve Švýcarsku. Udělali jste nám velkou radost:

Willfest und Gitta

Všichni víme, jaké množství aerovek se v Německu dochovalo. A nejen v Německu, další aerovky stále jezdí i ve Švýcarsku a Holandsku. Aerovkáře by jistě zajímalo, co kolegu Willfesta Brücknera inspirovalo semknout majitele aerovek ve značkovém klubu. Je to ode mne prosba, zda by byl Willfest ochoten přispět do Aerovkáře vzpomínkami na samotný začátek existence **Aero Interessengemeinschaft International**. Práce se sjednocením aerovkářů z tak obrovského území, a ještě k tomu s přizváním aero-naděnců ze sousedních států, je fascinující. Willfestovi předem děkuji za jeho vzpomínky.

Je potěšující, že se stále zlepšuje úroveň renovací aerovek. Zásahu na tom má zcela jistě i příslušnost majitelů vozů ve značkových klubech.

S přáním pevného zdraví Gittě a Willfestovi,

Josef Kňourek – JK –

41. Evropské setkání přátel AERO



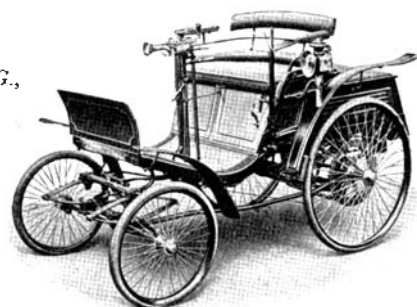
90. výročí Turkovy jízdy 30.000 km za 30 dnů.

Úžasný výkon Bohumila Turka v roce 1932 si připomínáme při každém kulatém výročí. Letos uplynulo již 90 let od fenomenální propagační jízdy. Není jednoduché napsat něco nového, co ještě nebylo publikováno, k akci, která je tak často připomínána. Přesto se pokusím na Turkovu jízdu pohlédnout z jiného úhlu.

Bohumil Turek v průběhu jízdy oslavil své 31. narozeniny (*26.5.1901). V té době byl již známým motocyklovým závodníkem a vzhledem k jeho věku jej nelze podezírat z mládežnické nerozvážnosti. Vždyť podnikl již více jízd, ale ty byly převážně sportovního charakteru. Tato jeho jízda byla ryze propagační, takže nebyla vázána na žádnou soutěž, šlo o potvrzení spolehlivosti vozu. Konkurenční automobilky k propagaci využívaly hlavně sportovní soutěže a umístění svých automobilů. Z tohoto pohledu bych řekl, že individuální jízda byla sázkou do loterie. Pokud by aerovka měla závadu a jízdu by Turek musel předčasně ukončit, bylo by to spíše fiasko a pro továrnu reklama nejspíš negativní. Co tedy přimělo Bohumila Turka k riskantní jízdě? Jeho vnitřní pohnutky se již nedozvíme. Každopádně byl Bohumil Turek velmi soutěživým člověkem a asi neuškodí i trochu spekulovat.

Vraťme se do roku 1929. Továrna AERO úspěšně zahájila výrobu malého automobilu pro širokou veřejnost. Již dne 23. září toho roku zaslal B. Turek JUDr. Kabešovi (firmě AERO) nabídku služeb jako vedoucí organizační úředník pro prodej

BENZ & CIE.,
Rheinische Automobil- & Motoren-Fabrik A. G.,
MANNHEIM, NĚMECKO.
1885-1920.



1896.

1-válec, 110 x 110 mm, výkon 1 1/2 ks.

automobilů (originál dopisu uveřejnil ve svém článku Karel Jičínský v Aerovkáři č. 3/1992). Rok 1929 začal pro firmu šťastně, ale přišel *černý čtvrtek* 24. října a ještě *černější pátek* 25. října, kdy Newyorská burza cenných papírů oznámila krach. Příčinou byly nadhodnocené akcie a jejich rychlý pokles. Následná hospodářská krize se rychlostí blesku šířila světem a tvrdě zasáhla i Československo. (Je zajímavé porovnat příčiny hospodářských krizí, které v posledních 15 letech prožíváme.)

V letech 1932 – 33 krize zasáhla průmyslovou výrobu tak, že propad výroby vůči r. 1929 byl 60%. JUDr. Kabeš svým postojem k fungování továrny AERO byl zásadně proti propouštění zaměstnanců. Hledal pro výrobu náhradní programy, ale i výrobu hlavních produktů se snažil neomezit. A náhle tu byl nápad Bohumila Turka s propagační jízdou, která neměla obdoby. Co víc by si mohl JUDr. Kabeš přát a jízda vyšla na jedničku. K reklamě firmy přičtème známého závodníka, již populární vozy AERO a navíc fakt, že automobily vyráběla letecká továrna. Je úplně jedno, že letecká výroba s tou automobilovou



30.000 km – a ještě něco!

Cíl byl dosažen! + Právě dojel Turek na svém roadsteru AERO 30.000 km za 30 dní. + Provedl tak výkon v dějinách automobilismu jedinečný. Šedesátkrát ve 30 dnech jel trať Praha-Brno a zpět, nerušen sebemenší poruchou – šedesátkrát projel tuto trať s přesností, nemající sobě rovné, již mu umožnil bezpečný, stejnoměrný chod našeho stroje – stroje AERO. Šedesátkrát vystoupil Turek ze svého vozu po projetí své trati, vždy čilý a bez únavy, a dokázal tím jeho skvělé pérování a pohodlí. Vrcholný výkon jest dosažen! + Vrcholný výkon neobyčejného druhu: Dokázali jsme, jak hodnotný jest náš vůz ve svých výkonech, jak úsporný ve své spotřebě a jak pohodlný při jízdě. + Ale nesnažili jsme se jen dosáhnouti letecké dokonalosti svého vozu, chceme také, aby vůz AERO stal se Vám ještě bližším a ještě příjemnějším i po hospodářské stránce. A proto připojujeme k novému svému úspěchu

n o v é s n í ž e n é c e n y .

Zachováváme svůj program důsledně: naše vozy musejí dávat skvělý výkon, musí vyhovět všem požadavkům elegance i pohodlí – ve své spotřebě musí být tak levné, jak jen je možno – a naše ceny musí být stále nižší než protihodnota, kterou v nich nabízíme! + Naše zastoupení, naše prodejny a my sami jsme kdykoliv pohotově posloužiti Vám všemi informacemi a s radostí předvedeme Vám kterýkoliv z svých typů. + Čekáme na Vaše přání! Právě tak čeká i náš prospekt, aby Vám mnohé pověděl.

T o v á r n a l e t a d e l
P r a h a - V y s o č a n y

neměla v podstatě nic společného. To však veřejnost viděla vlastníma očima. Továrna si mohla dovolit ještě v době krize vyvinout nový, větší a luxusnější automobil AERO 30, se kterým také uspěla. Můžeme si říci, že to byl opět Bohumil Turek, který „trčičky“ proháněl, kde se dalo.



Bohumil Turek se sportovním komisařem v cíli 30.000 km

Připomeňme si ještě několik podrobností z Turkovy jízdy.

Mnoho dílů aerovky bylo označeno tajnou barvou, aby nemohlo dojít k jejich výměně, např. blok motoru, hlava válců, chladič, vozová pera, dynamo, spouštěč, benzinová nádrž, rychlostní skříň, přední osa, kardan, spojka, blatníky a mnoho dalších součástí. Připouštěla se pouze výměna pneumatik při defektech. Po celou jízdu byl ve voze s B. Turkem sportovní komisař (ti se pochopitelně střídali). Při nočním odpočinku byla aerovka strážena pod zámek. Při jízdě se používala lihobenzinová směs. Po ukončení jízdy byl motor vozu rozebrán a kontrovalo se opotřebení ložisek, pístů, kroužků, pístních čepů a také karbonové usazeniny. Přesně bylo ujet 30.006 km.

Komise shrnula výsledek celé prohlídky: **Vzhledem k nepřetržitému provozu na trati dlouhé přes 30.000 km jest stav vozidla mimořádně dobrý.** Dále komise potvrdila, že celá jízda měla hladký průběh a skončila plným úspěchem.

– JK –

Zajímavý příspěvek Karla Jičínského o zavedení **Zelené vlny** v Praze byl uveřejněn v časopisu AUTO 1935. Když řekneme, že je někde liduprázdno, tak se nabízí parafráze, že v polovině 30. let 20. století byla Praha autoprázdna.

Mnozí z nás starších řidičů si ještě pamatují na 60. a 70. léta minulého století, kdy byla v Praze po dlouhodobé stagnaci tak zvaná **Zelená vlna** opět zaváděna. Asi není nutné vysvětlovat její funkci a smysl. Při tehdejší hustotě dopravy **Zelená vlna** fungovala celkem spolehlivě a dopravu skutečně urychlovala. Musím ještě dodat, že maximální povolená rychlost v obci byla tehdy 60 km/h., což je dnes nepředstavitelné.

Jak už to někdy bývá, tak něco dříve smysluplného je v současnosti zavrženo. Tak se stalo, že ve stejnou dobu, kdy do redakce přišel Karlův příspěvek, vyšel v denním tisku článek **Zelená vlna je již přežitek**. Pravdou je, že současná hustota dopravy, tvoření nekonečných kolon, přednost MHD a mnohdy nesmyslného zabránění jízdních pruhů pro jiné účely, **Zelenou vlnu** degraduje.

Pozn. red.: Text z časopisu AUTO 1935 je pro lepší čitelnost přepsán.

– JK –



*O vzájemné souhře dopravních signálů
v Praze a jak ji může motorista využít.*

Naše automobilová a motocyklistická veřejnost nepostřehla v ruchu posledních událostí pozoruhodnou novinku, jejíž zavedení značí další krok v regulaci pražské velkoměstské dopravy, nehledě k tomu, že má usnadnit a zpříjemnit jízdu hlavními tepnami vnitřního města. Jde o automatické řízení světelných signálů, které jsou zapojeny v t. zv. „zelené vlně“.

Co jest zelená vlna?

Princip zelené vlny tkví v takovém seřízení a vzájemném zapojení světelných dopravních signálů, aby vozidlo, pohybující se určitou rychlostí, projelo hladce všemi signály v řadě za sebou umístěnými, aniž by bylo nuceno zastavit. Zelené světlo běží od signálu k signálu a objeví se vždy v okamžiku, když se vozidlo přiblíží ke křižovatce.

Výhody zelené vlny.

1. Doprava se udržuje v neustálém proudění a buď se vůbec nezastaví, anebo jen zřídka kdy.

2. Rychlost jízdy se usměrňuje a udržuje v takové míře, která odpovídá jak požadavkům veřejné bezpečnosti, tak i účelu, jemuž motorové vozidlo má sloužiti.

3. Dopravní zácpy se omezují na nejmenší míru a zelená vlna je přímo vylučuje.

4. Intervaly, v nichž se střídají jednotlivé světelné fáze, jsou pravidelné a velmi krátké, takže doba čekání – dojde-li k němu – je poměrně krátká.

5. Vozidlo se pohybuje bezpečnou rychlostí a projede křižovatkou bez zbytečného zastavování a rozjíždění, čímž se uspoří pohonných látek a ušetří brzd a pneumatik.

Které křižovatky jsou spojeny zelenou vlnou.

Masarykovo nádraží – Pražská brána – Můstek – Perštýn, resp. Můstek – Václavské náměstí u Jindřišské a Vodičkovy ulice a naopak.

Na Poříčí mezi hotelem Imperiál a ulicí Na Těšnově u Denisova nádraží.

Riegrovo náměstí u Jiráskova mostu – Karlovo náměstí u České techniky.

Žitná ulice mezi Štěpánskou a Mezibranskou ulicí.

Na křižovatkách uvedených v odstavci 1. se vystřídají všechny světelné fáze, t. j. zelené světlo+žluté+červené+žluté v době 60 vteřin, na všech ostatních za 45 vteřin.

Křižovatky u Hlávkova mostu v Praze VII. a U Anděla na Smíchově, kde se rovněž řídí doprava automaticky, nejsou do zelené vlny zapojeny.

Jakou rychlost jízdy třeba zvoliti?

Bylo zmíněno, že zelená vlna předpokládá určitou rychlost jízdy. Různé okolnosti bohužel nedovolují, aby průměrná



UZNEJME VDĚČNĚ,

že pražská policie opravdu se stále snaží zlepšovat svoji službu na křižovatkách. Před krátkou dobou se postarala, aby každý „dopravák“ při službě na křižovatce měl upevněny bílé rukávy – čímž se stane motoristovi dobře viditelným i za přítomnosti ostatních osobám, kterých bývá křižovatka vždy plná. Třebaže je to zlepšení malé, ukázalo se být velmi prospěšným.

Jz.



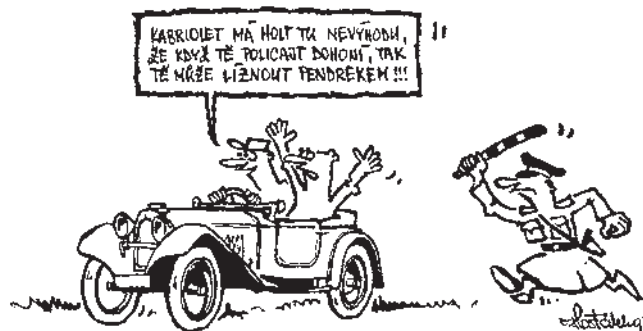
rychlost jízdy byla mezi všemi křižovatkami naprosto stejná. Přesto nejsou však rozdíly příliš veliké a tak třeba si zapamatovati tyto rychlosti:

Václavské náměstí směr k Můstku	26	km/h
Václavské náměstí směr od Můstku	20	km/h
Národní třída oběma směry	24	km/h
Na Příkopě oběma směry	30	km/h
Hybernská ulice oběma směry	30	km/h
Na Poříčí oběma směry	25	km/h
Resslova ulice oběma směry	28	km/h
Žitná ulice směrem nahoru	30	km/h
Žitná ulice směrem dolů	25	km/h

Při tom třeba mít na zřeteli, že *rychlejší tempo* nemá smyslu a *nepřinese* řidiči vozidla žádného užitku, neboť u příští křižovatky bude mít červené světlo a musí zastavit.

Naproti tomu zelená vlna připouští několik menších průměrných rychlostí (poloviční, čtvrtěční atd.), než shora uvedeno. Takovými rychlostmi se mohou pohybovat na př. vlaky elektrických drah a autobusy vzhledem k nuceným zastávkám ve stanicích, dále vozidla pomalá a j.

Jest nyní na řidičích vozidel, aby se naučili podle zelené vlny jezdit a využívali tak plnou měrou všech výhod tohoto veřejně prospěšného zařízení, jež policejní ředitelství v Praze za plného pochopení a podpory nadřízených úřadů našim motoristům přichystalo.



NENÍ SNADNÉ STÁT SE VLÁDCEM KŘÍŽOVATKY.

Dnešní strážník musí býti vychován tak, že bezvadně ovládne všechny případy – nic jej nesmí překvapit, nikdy nesmí zůstat bezradným. Dovedete si představit, s čím vším se musí seznámit, co musí umět, kolik věcí musí nosit v paměti?

Nedivte se proto, že pro výchovu strážníků má policie zvláštní školy – a jak to v takové ústavě londýnské policie vypadá, vidíte na obrázku. Je umístěn v Hendonu poblíže centra Anglie, je dokonale vybaven vším, nač si možno jen vzpomenouti (naši strážníci by mu mohli mnoho závidět) a výcvik se zde provádí úplně vědecky. Všimněte si, jak na stavebnicovém modelu městečka se budoucí motocykloví strážníci seznamují se všemi otázkami dopravy.



Připravil Karel Jičínský

AERO-SPEXOR AFRIKOU

Několik postřehů z putování AERO-SPEXORu

– 7. část –

Pokračování reportáže F.A. Elstnera pro **Pražský ilustrovaný zpravodaj**. Text této části není zkrácen.

* * *

„Chcete čistit karburaci? Hledáte klíče?“

„Ne. Ale zdá se mi, že nám zapadl na Sicílii kus housky do náradí, hledám ...“

Nesmějte se. Představte si laskavě přesnídávku na ploše velké jako Čechy. To je prostranství jednodenní etapy. Kolem vás je liduprázdno, ani vody, ani oasy, ani pevnosti.

Našli jsme umazanou housku a mažeme na ni játrovou konzervu, ze zásoby vyrobené jen pro Aero-spexor Rosenkrancovou továrnou v Plzni.

„Mít aspoň párek s kusem chleba, hromádku křenu, vedle skleničku, studenou, orosenou, vedle ní lahvičku, půllitr pi – –“

„Nevyslovujte toho slova! Vy, bestie – – –“

Jak Lobosický mluvil, sápały se k němu tři páry rukou, Doubek, Petříček, Suda!

Říci nahlas „Pivo!“, umřel.

XII. POMĚRY, V EVROPĚ NEMOŽNÉ.

„Alespoň kytíčku, alespoň ptáčka!“ snil Petříček, když jsme přejížděli poušť mezi Sebhou a Murzuchem.

Sebha je nejkrásnějším fortem na východě Sahary. V jejím okolí je sedm oas a slovo „sebha“ praví „sedm“.

Pak Sebha zmizí a nikde nic.

Jedete sto kilometrů. Když slunce stoupá, na obzoru se zrcadlí vzduch. Zdá se vám, že jedete k obrovským jezerům.

Dojedete – a voda nikde.

Spatříte palmové háje, za šedivým závojem. Konečně oasa! Pak se spodek obrazu shoulí, obrysy změknou, roztřesou se a zase jen poušť. Fata morgana!

Řidiče, kterému je svěřeno, aby bez nehody dopravil československou vlajku dvěma světadily a přes čtrnáct celních hradeb, nesmí nic vzrušit!

Myslete si, že jedete z Prahy na Zbraslav a objedete spolehlivě kolem světa!

První vzdušné přeludy, záhadná televise Sahary, zlomili naše motorové city.

Suda s Petříčkem uvažují: „Dobře, že nemáme fatu morganu doma, u nás!“

„Proč to?“

„Inu, považ – –. Jedeš někde za městem, podíváš se za děvčátkem, pohládíš po tváři, sedneš pod stromeček. A jen přijdeš

domů, už tě žena chytí: Ty jeden darebo, takovou ostudu! On mi lítá za děvčaty, já nešťastná ...“

„Ale, mamí – – –!“

„I mlč! Bylo toho plné plzeňské náměstí, fata morgana, takováhle – – – dneska v půl třetí!“

Suda se zavrtil a mlčí. Dobrá Evropa!

„Za dvě hodiny jsme v Murzuchu. Pak dolů už stejně nesmíme. Zaplat' pánbůh! Sem by měli vyhnat lidi, kterým se to u nás v republice nelíbí. Tady bych nadělal samé zbytkové velkostatky, nekoukal bych na hrst písku. Najez se! Pozemkový úřad bych dal do Murzuchu! Hrozná končina! Potřebuju něco vidět, něco osvěžujícího, vznešeného ...“

„Podívejte se na mne,“ navrhuje Suda.

Ale Petříček, který právě řídí, uvažuje:

„To já mám kamaráda v Prostějově a ten říká, když jedeme po Hané: Jestlipak není ta naše Haná krásná! Kam se člověk podívá, n i k d e n i c n e v i d í! Tomu říkám romantika! Může být na světě něco krásnějšího?“

Blížíme se Murzuchu. Zastavujeme u první studně.



U první studně



Živé čerpadlo

Nad kráterem, hlubokým deset, dvacet metrů, je primitivní palmové lešení. Po kladce jede dlouhé lano s džberem. Někde je vody dost a tak ji váží po celý den a rozlévají do zahrádek.

Jinde je u studny pevnůstka a odběr vody řídí voják.

Karavany jedou si pro ni zdaleka a odvázejí ji ve stažených kozlích kůžích. Myslím, že byste se z chlupatého, páchnoucího žoku nenapili. Vodu nalévají krkem a vypouštějí kohoutkem protilehlým, už přírodou určeným k vypouštění. Ten zavazují provázkem.

Ovšem tam, kde jsou osady Tuaregů, mají vodu na motor.

K lanu je připoután oslík a černý negr, otrok. Chodí sem tam, od jitra do západu slunce ... I v červenci? I v červenci! Připraven k lanu a připraven obratníkovým sluncem, bodá černocho oslíka zahnutým srpem do slabin, když už vyplazuje jazyk a nemůže. Jestli nemůže černocho, bodá ho Tuareg.

Je to tak jednoduché a racionální, že byste na tom vystavěli celou společenskou soustavu, arci poněkud barbarskou a v Evropě zhola nemožnou ...

XIII. ČERNÝ DĚVÍN.

Zmínil jsem se, že Tuarégové si dodnes kupují na hrubé práce otroky.

Ale otroctví tu má kořeny mnohem hlubší, jak jsme se přesvědčili prohlídkou tuaregské vesnice.

Jako když si děti na písku postaví zahrádku, tak se krčí pár palem a nízkých chatrčí na ploše pouště! Kolem jsou políčka obilná a zeleninová.

Tuarégové se pokládají za praobyvatele Fezzanu, za potomky antických Garamantů. Dítě, které má snad Berberka s Tuaregem, nese si do života řadu společenských předností.

Jestliže má Berberka dítě s bílým vojákem, je to rozhodně úspěch a mít dítě s důstojníkem, to je něco, čeho si váží i její vlastní manžel!

Kromě těchto zvyklostí, pro nás Evropany lichotivých, je tu zarmucující skutečnost, že v rodinách i ve vesnicích Tuaregů vládne dosud ženy mužům.

Evropské vlády, tak citlivé ve věcech otroctví, kupodivu mlčí!

Pánem rodiny je žena a paní prací s tím spojených, je muž. Kope na poli, nosí vodu, šije šaty, houpe děti a čistí velbloudy. Několika spojeným rodinám vládne tchyně.

Trpký úděl mužů zlehčují otroci, které si vesnice společně zakoupí a živí.

Muži, važte si Evropy!

XIV. PAŘÍŽ FEZZANU.

Jestliže odjedete do exotických končin, kde několik Evropanů zastupuje bílou civilizaci a heroicky zápolí s překážkami, mohli byste těžce zhřešit.

Před každou pevností, kde jsme očekáváni, zastavujeme na okamžik, abychom si urovnali myšlenky.

Díváme se na to s hlediska těch druhých, kteří čekají na nás.

Snad rok jim nebylo přáno, aby uvítali cizince. Žijí a živoří v asyly oasy, kdo ví, kde k tomu sbírají sílu.

Murzuch je poslední oasou, posledním oživeným hnízdem v jižním Fezzanu. Pak už je jenom několik neurčitých míst, Gatrín, Tegerhi, Tummo ...

Snad tudy projedou někdy kočovníci. Staří vůdcové karavan viděli i Tibesti, středoafričské pohoří, vysoké do tří tisíců metrů.

Saharská divise se spokojila Murzuchem a níže, k obratniku, posílá jen kontrolní hlídky nejlepších karabiníků na nejlepších meharách (velbloudech), jednou za tři týdny.

Fezzan probádal loni německý učenec profesor Frobenius, který cestoval s karavanou, po dlouhých přípravách. Před tím se tu vědecky pracovalo v roce 1860. Tři československé Aerovky dojezdy do Murzuchu z Prahy přesně za dva dny ...

Tím je řečeno, že jsme znevažovali svoje poslání a myslím, že se nikdo nepohoršuje pro moje kapitoly, víc veselé, než tragické.

Byli jsme všude dojemně vítáni, jako nejvzácnější hosté. Odpovídali jsme na tyto projevy vzorným a srdečným zájmem, korektním vystoupením, tím spíše, že se o nás starali italští důstojníci, tedy příslušníci národa, ne právě nakloněného dnešnímu Československu.

Do Murzuchu, „Paříže Sahary“, vjíždíme v plném slunci.

Hnědý komandant, zahalený v bílém rouše, krásný, vyrovnaný muž, vítá nás na začátku palmové aleje.

Jedeme zvolna do nové pevnůstky. V bráně stojí černý voják se stříbrnou arabskou puškou. Na nádvoří je důstojnický sbor, velitel karabiníků, lékař, učitel zdejší arabské školy, domorodý náčelník.

Jdou vážně, jako by vítali poselství ze země Kanaan, z kraje hojnosti, ze světa zelených polí, plných studní, čistého vzduchu a studeného slunce.

Murzuch býval střediskem výměny otroků, má dodnes 800 obyvatelů. Až do roku 1930 byl v rukou domorodců. Pak přišli dobyvatelé, zbořili starý domorodý hrad, ve kterém vládli náčelníci po pět století. Posledního krále Fezzanu vyhnali do pouště, kde za pět dní zemřel žízni. Pod starým hradem zbudovali hliněnou pevnůstku, nádvoří s mešitou a prazvláštním minaretem, přivedli lékaře, učitele a černého otce misionáře. Odvedli nás do pokojíků, přinesli vodu a víno.

Text psaný kurzivou je citací z dobové reportáže. Upravený text – JK –, dobový materiál MUDr. Jan Wacław

Otázky a odpovědi z dobových předpisů silničního provozu

– 5. část –

Dobový materiál zaslal pan Vladimír Němeček.

50. Co učiníte, počne-li vám hořet karburátor?
Zastavím vůz, zavru přítok benzínu, pustím motor na větší počet obrátek a nějakou látkou udusím plameny.
51. Z kterých příčin může hořet karburátor?
Když karburátor střílí, když zůstane ssací ventil viset, nebo když se zlomí ventilová zpružinka.
52. Čím se zapaluje výbušná směs?
Elektrickou jiskrou, která vzniká na elektrodách svíčky, napětím sekundárního proudu 10-20.000 Volt.
53. Jaké přívoody benzínu do karburátoru známe?
Benzín přivádí se buď vlastním spádem, nebo tlakem výfukových plynů, tlakem vzduchu, nebo pomocí nasávače. Přivádí-li se vlastním spádem, je nádrž umístěna za příčnou stěnou, jinak v zadní části vozu.
54. Z čeho sestává svíčka?
Ze šroubu jdoucího středem, izolace, kovového spodku a elektrod, asi 1/2 mm od sebe vzdálených.
55. Jaké známe zapalování?
Magneto-elektrické, dynamobateriové.
56. Z čeho sestává kotva?
Kotva jest z měkkého železa a to z plechů, izolovaných, aby se zabránilo vířivým proudům Foucoltovým, které by kotvu zahřívaly.
57. Z jakého materiálu sestává magnet?
Magnet jest z ocele, neboť jen tato udržuje trvale magnetičnost.
58. Z čeho a k čemu jest primární vinutí na kotvě?
Primární vinutí na kotvě jest ze silnějšího /lmm/, měděného, izolovaného drátu 20 m dlouhého v něm se budí /indikuje/ proud primární o nízkém napětí /málo závitů/ protínáním silokřivek magnetu.

59. Z čeho sestává magneto-elektrický přístroj?
Ze stálých magnetů tvaru podkovy nebo zvonu, kotvy s vinutím, přerušovače a rozdělovače /kondensátoru a jiskřiště/.
60. Co jest v okruhu primárního proudu?
Primární vinutí na kotvě, kondensátor, přerušovač a kotva.
61. K čemu slouží kondensátor na kotvě?
K vybíjení škodlivých proudů, které by upalovaly platinové kontakty na přerušovači.
62. K čemu a z čeho jest sekundární vinutí na kotvě?
Sekundární vinutí na kotvě jest z tenkého 0,05 mm měděného izolovaného drátu, dlouhého asi 5000 m a v něm se indukuje /budí/ proud o vysokém napětí /mnoho závitů/, přerušováním primárního proudu.
63. Co jest v okruhu sekundárního proudu?
Sekundární vinutí na kotvě, sběrací kroužek, uhlíky a pružinka, rozdělovač, svíčka, hmota stroje a kotva /jiskřiště/.
64. K čemu jest jiskřiště na magnetce?
Jiskřiště je pojistkou, nemůže-li se vybití proud sekundární ve svíčkách, aby se nepropálilo slabé sekundární vinutí.



Příběh jedné aerovky a 1000 mil čs.

Světlo světa spatřila na podzim roku 1933. První majitel, pan Jaroslav Malý, ji koupil na jaře roku 1934 jako rodinný vůz. Jezdil s ní, s manželkou a malým synem Járou. Během

Benzina
CIL



války si moc nezajezdili, a když se z malého Járy stal Jaroslav Malý junior, převedl aerovku na něj. Po válce

se aerovka zapojila do budování a tak vozila kromě řidiče Jaroslava juniora s manželkou i spoustu materiálu na opravu bytu a stavbu chaty.

V roce 1966 se jeden mladík infikoval aerovkářským virem a začal aerovku shánět. Jeho snaha byla na podzim roku 1968 korunována úspěchem. Panu Malému dovolilo vedení Elektropodniku koupit ojetou škodovku 1202. Tak se aerovka stěhovala z garáže pana Jaroslava Malého do garáže Jirky Zítka. Při ježdění v zimě dospěl k rozhodnutí, že to není pouze staré auto, ale že je to veterán, vozidlo historické, a je třeba ho renovovat do líbivého stavu. Tak ji v roce 1969 o Velikonocích do šroubku rozebral. V garáži a na dvoře ve Strašnicích se amatérsky renovovala karoserie, klika na Smíchově, výbrus a písty v Radotíně, lak na Žižkově, chrom ve Vršovicích, čalounění v Chabrech a střecha u Karla Vody. Montáž probíhala pod dohledem a s pomocí Tondy Reifů, Honzy Jankovce, Jirky Vody a dalších.

Na jaře roku 1971 se stal zázrak skutečností. Aerovka začala opět jezdit vlastní silou. S aerovkáři a rodinou Bohumila Turka se seznámila při natáčení televizního filmu o Bohumilu Turkovi pod názvem „Jede Turek od Moravy“, při kterém ji řídil sám Bohumil Turek a jeho syn Pavel. Po tomto zážitku se Jirka rozhodl, že



První start aerovky na soutěži Aero Rallye na Živohošti v roce 1971

Cíl 1000 mil čs 1972 na Staroměstském náměstí. Posádka Jiří Zítek a Miroslav Zeman přijímá gratulaci od Pavla Turka

absolvuje všechny historické závody, které byly obnoveny jako vzpomínkové jízdy pro historická vozidla. V červnu roku 1971 to bylo 1000 mil československých. Vzhledem k jejím dětským nemocem, víc ji Jirka tlačil, než ona jeho vozila, účastnila se pouze jako poutač v cíli, v té době před Ústředním výborem Svazarmu v Opletalově ulici. Dalším podnikem, kterého se již plnohodnotně účastnila, bylo Aero Rallye na Nové Živohošti. V roce 1972 již stála na Staroměstském náměstí na startu 1000 mil československých s posádkou Jiří Zítek a Miroslav Zeman. Výsledek byl nečekaný. Druhé místo v kategorii za aerovkou 30 pana Víchy. To byl den, kdy byl odstartován každoroční kolotoč účastí na všech možných akcích pro veterány. V roce 1972 se účastnila ještě jízdy do vrchu Zbraslav – Jíloviště. Musím připomenout, že v těch desítkách soutěží vyhrála pouze jednou. V Harrachově na Aero Rallye v roce 1994 s posádkou Jiří a Hana Zítkovi. Před tím i potom se vždy našel někdo, kdo byl lepší. Takže druhých a dalších míst měla nepočítaně. Po roce 1989 nastal výrazný zlom. Začala jezdit i do zahraničí, zejména na evropské srazy aerovkářů pořádaných přáteli z evropského klubu Aero IG v Německu, Holandsku a Švýcarsku. Byla i v Itálii a Francii.



Zbraslav – Jíloviště 1972

V roce 1996, po návratu ze Švýcarska, Jirka usoudil, že je výrazně ojetá a že potřebuje omlazovací kúru. To si ale v roce 1995 nadělil k padesátinám aerovku třicítku roadster, kterou hned rozebral. Takže v garáži byly dvě aerovky. Jedna rozebraná a druhá odstavená. Bylo po ježdění. Jirka pilně chodil na aerovkářské schůze a do hospody. Organizoval nebo pomáhal organizovat aerovkářské akce, občas se svezl jako spolujezdec. Mladší aerovkáři pochybovali, že nějakou aerovku má. Starší aerovkáři věděli, že když se nestane zázrak, tak se Jirka už v žádné své aerovce nesveze.

A zázrak se stal. Kamarád a aerovkář z Petrovic přemluvil kamarády aerovkáře z Letňan, aby se dokončení renovace třicítky ujali. Rozestavěná karoserie a bedny demontovaných dílů na



Příjezd do dílny 15.10.2013



Nezbylo z ní skoro nic

sklonku roku 2009 putovaly z vysočanské garáže do letňanské dílny a na jaře roku 2012 se Jirka začal učit jezdit s třicítkou. První delší cesta se spolujezdcem Jardou Dufkem vedla v září na sraz aerovkářů do německého Nordrachu. To aby Jirka Jardovi oplatil, když ho vozil on.

Po velmi zdařilé renovaci třicítky začal Jirka nekompromisně přemluvat kamarády v Letňanech k renovaci malé aerovky.



Hrubá montáž před lakem



Srpen 2019 před první jízdou

Podařilo se je ukecat a tak šestsetšedesát dvojka na podzim roku 2013 byla protlačena vraty letňanské dílny. Následovalo její zmizení a na jaře roku 2020 znovuzkřížení. První kilometry absolvovala s Jirkou, ale záhy s ní začal jezdit jeho syn Tomáš. Absolvoval několik kratších i delších výletů, účastnil se několika veteránských akcí.

V roce 2021 se posádka Tomáš Zítek a David Chmelař postavila s aerovkou 662 na start 1000 mil československých. Bylo to padesát let od jejího prvního setkání s 1000 mílemi čs., kdy byla pouze vystavena. Celou soutěž absolvovala bez technických problémů, ale pouze nezkušeností posádky skončila za polovinou startovního pole. V roce 2022 to bylo další výročí. Tentokrát to bylo padesát let od prvního startu „cinkáče“ na 1000 milích čs. Všechny tři dny absolvovala spolehlivě a posádka Tomáš Zítek a Václav Havlíček, syn známé aerovkářky Stáni Havlíčkové, podala bezchybný výkon. V cíli v Národním technickém muzeu je čekalo příjemné překvapení, o kterém se nikomu ani nesnilo.

3. místo v jízdě pravidelnosti, 1. místo v kategorii do 750 ccm a putovní pohár pro absolutního vítěze za 1. místo v celkovém pořadí. Tak se malá aerovka dočkala po 28 letech druhé bedny nejvyšší. S novou, o generaci mladší, posádkou.

Foto na titulní straně s laskavým svolením autora snímku.

Jiří Zítek



41. Evropské setkání přátel Aera 26. – 29. srpna 2022 v Oberentfeldenu ve Švýcarsku.

Již po desáté jsme vyrazili na evropský sraz Aerovek, tentokrát do Švýcarska.

Z Prahy nás vyjelo 6 vozů, ale tentokrát jsme nejeli společně jako dříve, ale byli jsme rozděleni do skupin po dvou aerovkách. My jsme jeli s Maruškou a Karlem Petschkeovými, sešli jsme se v 7:30 v Rudné u Prahy. Předpověď počasí nebyla moc přívětivá, ale, jak se nakonec ukázalo, meteorologové neklamali ani tentokrát – na rozdíl od předpovědi bylo po celém Česku krásně, většinou i slunečno, takže do cíle jsme přijeli se spálenými nosy.



Pamětní plaketa pro vítěze

Z Rudné jsme jeli po okresních silnicích. Zpočátku byla dost hustá mlha, ale kolem 10. hodiny se to vybralo a bylo nádherně. Náš cíl byl ujet první den 500 km a nocovat někde u Ehingenu, nikde jsme se nezastavili, jenom na toaletu. Cesta ubíhala bez nejmenších problémů. Když se začalo stmívat, začali jsme hledat nocleh. Zjistili jsme, že to vůbec nebude jednoduché.

Vesničky byly liduprázdné, takže se nebylo možno ani nikoho zeptat. Zajeli jsme proto do většího městečka Ehingenu. Zaparkovali jsme v centru a šli hledat ubytování. Šli jsme kolem několika hospod, kde seděli převážně imigranti. Našli jsme dva hotely, bohužel měly plno. Až ve třetím hotelu měli dva dvoulůžáky. Byli jsme hodně unavení, po večeři jsme šli hned spát, 500 km v aerovkách byl docela záběr.

Ráno po snídani jsme vyrazili k přechodu Zoll Koblenz na švýcarských hranicích. Cesta probíhala bez problémů. Když jsme dojíždění do cíle, zakufrovali jsme několikrát a do Oberentfeldenu jsme přijeli z lesa z druhé strany, než jsme měli přijet. Nakonec jsme našli i hotel u golfového hřiště, kde jsme měli být ubytováni.

27. v sobotu po snídani, jsme se vydali na cestu asi 100 km dlouhou, kde jsme měli plnit zvláštní úkoly. Ta vedla krásnou přírodou a mohli jsme se kochat, protože jsme byli rozděleni do skupin po 10 vozech a každá skupina měla svého „lodivoda“, za kterým jsme jeli.



Nedělní výlet do Bremgartenu



Švýcarský bílý kříž i na polárkovém dortu

Překvapilo nás, kolik skotu, ovcí, koní Švýcaři chovají. Snad v každém druhém baráku mají nějaká zvířata. Na oběd jsme byli ve Villmerгену ve školní jídelně. I tam byly dva zvláštní úkoly a potom během trasy další. Večer po večeři bylo vyhlášení výsledků. K našemu překvapení z 52 posádek jsme to shodou náhod vyhráli.

V neděli byl již jen výlet po okolních památkách, rozdělený do dvou okruhů po cca 70 km. Moc se nám líbil Bremgarten s krásnými starými uličkami a krásným dřevěným mostem přes řeku.

V pondělí byla ještě možnost navštívit Safenwil, ale my s Maruškou a Karlem P. jsme vyjeli k domovu. Přeplavili jsme se v Kostnici přes nádherné jezero trajektem do Meersburgu, kde jsme si ještě prohlédli staré centrum s hradem a zámkem a jeli jsme dál. Ve vesničce před Mnichovem jsme našli nocleh v Landsbergu v hotelu. Druhý den jsme jeli do Mnichova prohlédnout si veterána odtahovku z r. 1972, která byla ve velmi zachovalém stavu a moc se nám líbila, až jsme si ji nakonec koupili.



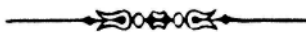
Loučení se Švýcarskem



*Aerovka na trajektu přes Bodamské jezero
Konstanz – Meersburg*

Cesta do Prahy ubíhala celkem rychle a ve 20:00 jsme dorazili šťastní, že jsme doma.

Petr a Naty Dospělovi



Jak jsme na setkání aerovkářů odjžděli dvakrát



Letošní evropské setkání aerovkářů se konalo v dosti vzdáleném (pro nás) Švýcarsku a proto jsme si naplánovali cestu na 3 dny, tedy s dostatečnou rezervou. Tedy že pojedeme v pohodě asi 300 km denně a budeme se věnovat místním pamětihodnostem, např. velice zajímavé sbírce přítele veteránisty v Hluboké nad Vltavou. Byla to sice malá zájždka, ale s plánovanou rezervou jsme si tento krásný zážitek mohli dovolit. Tak jsme spokojeni směřovali do místa prvního noclehu poblíž česko-německých hranic.

Na kraji města Prachatic jsme se těšili na následující zatáčkovité stoupání do Libínského průsmyku, když se motor i přes zařazený kvalt a puštěnou spojku roztočil a Aerovka přestala jet. Už jsme tušili, že nás postihla stejná závada jako při 1000 milích. Bylo to tak, jen místo na pravém to bylo tentokrát na levém kole. Kolo jsem sundal s nadějí, že matice (ta známá tenká zajišťující vnitřní kroužek ložiska) není úplně mimo a vrátíme ji, tato naděje byla však poněkud nesmyslná.

Ale měli jsme štěstí v neštěstí: Na odstavenou Aerovku se přišel podívat místní občan s telefonem, kterým si ji chtěl vyfotit, ale když zjistil, že potřebujeme odtah, okamžitě volal svému známému, který má poblíž autoservis. Pan Donda měl sice rozdělanou práci, ale když mu Jirka Zítek vysvětlil naši situaci, všeho nechal a snad za 20 minut jsme nakládali na odtahovku s cílem k Fialovým do Prahy. Byly asi 3 hodiny odpoledne, v Praze jsme byli kolem šesté, Michal s Mírou už nás čekali a protože tuto operaci mají nacvičenou, tak i přes jisté komplikace byla Aerovka opět pojezdna kolem 8. hodiny večer. Abychom příští den nemuseli přes Prahu, rozhodli jsme se ještě dojet asi 50 km do Týnce, přespat v zahradní chatce a brzo ráno se vydat na cestu. Jenže dny se krátí, dojížděli jsme skoro za tmy a asi 6 km před cílem nám asi při 60 km/hod skočila před auto srna. Rána to byla jako hrom. Blatník skoro až na kolo, blinkr ulomený, maska prohnutá a bohužel dole rozlomená. Už se nedalo potmě mnoho dělat, blatník jsem vytáhl rukou od kola a dojeli jsme do chaty s tím, že ráno Aerovku dle možností opravíme.

Naštěstí mám pod zahradní chatou malou dílnu, takže ráno asi o půl osmé jsme za silné mlhy vyjžděli podruhé. Tentokrát jsme volili nejkratší trasu na Strážný a po krásných zatáčkách na německé straně Šumavy jsme volili co nejrychlejší cestu po dálnici kolem Landshutu a Mnichova. Chtěli jsme se setkat s druhou Aerovkou Pepy Kňourka a jet podle původního plánu společně, ale hnali jsme to tak, že jsme ji dokonce použitím rychlejší trasy předjeli. Ujeli jsme za ten den asi 580 km a měli jsme toho dost, takže jsme večer hledali nocleh – zeptáme se v centru. Na pěkném historickém náměstí města Biberach nás ovšem čekalo překvapení. Několik hloučků muslimských, černošských a jiných, zjevně nepůvodních obyvatel, se vesele bavilo a na hotel se nebylo koho zeptat. Až po chvíli jsem uviděl mladou dvojici s kočárkem opatrně projíždějící mezi hloučky. Oslovil jsem mladou paní velmi neobratnou větou: „Prosím, můžete mi pomoci?“ Jenže oni se lekli, že pocházím z některého z těch hloučků (po cestě jsem tak možná vypadal) a první reakce byla striktně odmítavá. Zkusil jsem to ještě jednou, vysvětlil, že jsme projíždějící turisté a hledáme přiměřený hotel. Reakce už byla přívětivější, slova se ujal partner otázkou: „A kde máte auto?“ a po ukázání „to modré, které se právě otáčí“ jsme měli v Biberachu srdečné přátele. Kouzlo Aerovky. Stručně a jasně mi vysvětlil cestu a za pár minut jsme parkovali před kapucinským hotelem.



Autor článku u zraněné aerovky

První den jsme se setkali s kolegy Josefem a Evou, před švýcarskou hranicí natankovali plnou a dojeli na místo srazu. Odloupnutý lak na našem předním blatníku svědčil o tom, že naše cesta nebyla úplně jednoduchá a tak jsme o naší anabázi museli vyprávět.

V neděli při snídani si k našemu stolu přisedl Lars Berndt a nepatrně se usmíval. Po snídani položil na stůl podložku s výstupkem a říká: „Když použijete tuhle na míru vyrobenou podložku, tak už se vám kolo nikdy neuvolní“. Vyřezává tyto podložky laserem a 2 nám daroval. Podal jsem je Jirkovi Zítkovi a oba jsme Larsovi děkovali (Jirka pak podložky zapomněl na stole, dostane je k Vánocům).

S přáteli jsme absolvovali připravený program a od pondělí do středy jsme se již bez problémů po ujetých téměř 2200 km vrátili a byli jsme opět rádi doma.

Zbývá již jen poděkovat všem organizátorům i účastníkům za nádhernou atmosféru celého setkání a úžasnou a přitom jistě velmi obtížnou organizaci.

Jiří Šlesinger

Aerojízda 2022 ...

Ačkoliv byla tato akce pečlivě připravována, zajistit počasí se letos, proti předchozím ročníkům, nepodařilo. Proto bych chtěl touto cestou poděkovat všem zúčastněným Aerovkářům-srdcařům, kteří přijeli a absolvovali jízdu za trvalého deště, někteří i bez střechy. Odměnou vám snad byla příjemně vytopená hospoda s pohodovou muzikou a domácí kuchyní majitelů hospody.

Za pořadatele Vám děkuje Jindra Šlesinger



... a jaká byla Aerojízda 2022 doopravdy?

Z krátké zprávy Jindry Šlesingera se dozvídáme, že letošní Aerojízda propršela a že se přesto sjelo hodně skalních aerovkářů (bylo jich přes 20). Fotka maličké aerovky pod obrovskými olověnými mraky na deštěm zrcadlící se silnici hovoří za vše.

Z Jindrových zpráv se však nedovíme to podstatné. Tahle Aerojízda byla, díky zvolené trase proložené návštěvou pamětihodností, jednou z nejkrásnějších, kterých jsme se zúčastnili. Itinerář se čtivým popisem památek je natolik zajímavý a krásně zpracovaný, že jsem měl pokušení jej do Aerovkáře přepsat. A co víc? Celá trasa měřila kolem 60 km, takže bylo spoustu času si všechna památná místa prohlédnout. Nezávadilo se a žádné zrádné úkoly pořadatelé nevyžadovali. Jakékoliv „kufrování“ bylo povoleno, čímž si účastníci jízdy mohli trasu prodloužit i na dvojnásobek. To vše vyhovuje současným aerovkářům třetího až pátého věku. Mám dojem, že jednou z výhod mého stáří je nízké vnímání deště. Dokonce i jízda s nataženou střehou nebyla tak stresující, jak jsem si ji představoval.

Již vesnička Mořinka, což byl výchozí bod letošního podzimního setkání, na nás dýchla svou starobylostí. Vždyť historické analýzy ji připomínají již za Karla IV. v polovině 14. století.

První zastávkou byl bývalý lom Velká Amerika, přezdívaný český Grand Canyon. Lom je sice nepřístupný, ale foto vypovídá o jeho romantice. Připomenu, že zde byla filmována parodie na americké kovbojky Limonádový Joe. Sám velký Henry Fonda, padouch Frank z filmu Tenkrát na Západě, se prý při sledování filmu mohl uchechtat. Ona to ale nebyla jen bláznivě bezduchá parodie o čemž svědčí jedna z mnoha promyšlených hlášek v závěru filmu: „*Padouch nebo hrdina, my jsme jedna rodina.*“, výstižné že?



Aerovky ve vsi Mořinka



Český „Grand Canyon“ Velká Amerika

Jedeme dál a příštím cílem je Tetín. Historické místo s ponurou, ale také skutečnou minulostí. Původně zde stával hrad opředený legendami již z doby mytologické, ze kterého zbyly jen lehce přehlédnutelné rozvaliny. Archeologické průzkumy však jeho vznik datují do počátku 9. století, odkdy je naše historie dostatečně zdokumentovaná.



Kostel sv. Ludmily



Kostel sv. Jana Nepomuckého



Romantický výhled z Tetína na údolí řeky Berounky



*Dobová kresba vraždy sv. Ludmily
(může být námětem k řešení sporů s tchyněmi)*

Ve 2. polovině 9. století vládl české zemi kníže Bořivoj, první doložený panovník. Jeho ženou byla kněžna Ludmila, která se po smrti Bořivoje velmi energicky podílela na vládě. Ludmila byla babičkou Václava (později prohlášeného za svatého). Na hrad Tetín se uchýlila kněžna Ludmila dlouho po smrti Bořivoje v r. 920. Důvodem byl spor se snachou Drahomírou, který přerostl až v tragédii. Drahomíra nechala Ludmilu zavraždit, což se stalo 15. září 921. Kněžna Ludmila byla později prohlášena za svatou a v Tetíně byly postaveny hned tři kostely. V loňském roce si obec připomněla 1100 let od vraždy.

Co k tomu dodat. V ranném středověku byla vražda tchýně asi beztrestná (hlavně mezi šlechtou), moderní doba však takový skutek již trestá. Myslím, že za stejný čin hrozí nejméně pětiletá podmínka.

Bez zastavení jsme minuli jeskyně v Koněprusích. V promočeném oblečení by asi nebylo rozumné strávit nejméně hodinu ve studeném podzemí.



Nápis na pomníku hlásá: V Neuměteliích se věřilo a věří, že zde Šemík, věrný kůň rytíře Horymíra, zakopán leží.

Děšť na chvilku ustal a my jsme se ocitli v Neuměteliích. Událost, kterou je tato obec pověstná, se měla odehrát za vlády knížete Křesomysla, mytického Přemyslovce. Je tedy z oblasti bájí, snad z rozhraní 8. a 9. století. Podle pověsti měl kníže Křesomysl uvěznit neumětelského vladyku Horymíra na Vyšehradě a posléze jej odsoudit k smrti. Horymír vyslovil před popravou poslední přání projet se na svém koni Šemíkovi. Když mu kníže vyhověl, Horymír pobídl Šemíka, ten přeskočil hradbu a z vyšehradské skály skočil do Vltavy a tu i s Horymírem přeplaval. Šemík cvalem doběhl až do Neuměteli a tam podlehl svým zraněním. Báje praví, že za heroický Šemíkův výkon byl Horymír omilostněn. Šemík má v Neuměteliích pomník, který nechali vystavět Schwarzenbergové v roce 1887.

Kdo zná Prahu, vyšehradskou skálu a představí si ještě palisádovou hradbu na jejím vrcholu, tak jej asi napadne, že bez „koňského rogalu“ by to Šemík nezvládl, ale báje je báje ...

Aerovkáře čtou i naši zahraniční kolegové, tak si dovolím naši báji srovnat s bájemi jejich zemí.

Loupeživý rytíř Eppelein z Gailingenu přeskočil na svém koni hradby norimberského hradu a popravě unikl. Popravili jej až když byl dopaden po 10 letech.

Durynský hrabě Ludwig, zakladatel hradu Wartburg, byl uvězněn na hradě Giebichensteinu (nedaleko Halle). Také jemu bylo splněno poslední přání před popravou projet se na svém bělouši jménem Schwan (Labuť). Přes hradby kůň skočil do řeky Sály, kde čekal sluha s loďkou a hraběte i s koněm!!! odvezl do bezpečí.

Pozadu s legendami nejsou ani Švýcaři. Jejich Dietrich z Bernu unikl popravě na věrném koni jménem Falk.

Legendy jsou si podobné jako vejce vejci, jenom důvody dějů se liší. Jsou v tom vraždy, loupeže a pochopitelně i ženy. Příběh Horymířův se však liší docela zvláštní a velmi racionální zápletkou. Tam teklo krve asi nejvíc, ale to si v moudrých knihách nebo na internetu najdete sami.



Pohled na Karlštejn nezkaží žádné počasí

Další zastávkou měly být Všeradice, rodná obec Magdalény Dobromily Rettigové. Vlastenka, národní buditelka, spisovatelka, ale hlavně věhlasná česká kuchařka se zde narodila 31. ledna 1785. Děšť ale způsobil, že jsme si Všeradice i další historickou obec Liteň prohlédli jenom orosenými okénky z jedoucí aerovky.

Cíl se již pomalu blížil a před námi se zjevil hrad Karlštejn. Za pár kilometrů jsme byli zpět v Mořince v útulné hospůdce U Barchánků. O domácí kuchyni a živé kapele se zmínil Jindra již v úvodu. Při odjezdu jenom mžilo a střecha aerovky šla dolů. Po několika kilometrech se mraky dokonce prodralo sluníčko.

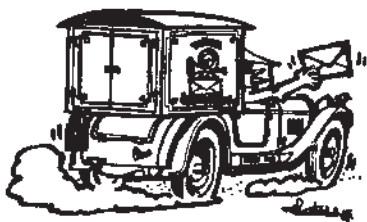
Nebylo by škoda přestat pořádat tyto krásné vyjížďky na závěr aerovkářské sezony? Doufejme, že se příští rok zase sjedeme na podobné akci. Vždyť krásných, historických a zajímavých míst je pořád dost.

Libo, Jindro a všichni další pořadatelé, velký dík.

Příští září bude slunečno!

– JK –

P.S. V redakční poště máme ještě další sportovní příspěvky. Protože je dnešní Aerovkář již přeplněný a zimní radovánky s aerovkami se odehrávají jen garážích, tak si je necháme do příštího čísla.



Dražba modelu Aero 50 Dynamik aukční síní Sotheby's v srpnu 2022

Aero 50 Dynamik, model 1939 od fy Sodomka, položka 122. Nabízeno od Masterworks of Design. Chyba! Odkaz není platný. Monterey, Kalifornie



Článek pro časopis Aerovkář – napsal Michael Strauch 9/2022

1. část

Na základě této aukce mě JUDr. Jan Tulis z Brna požádal o posouzení tohoto vozu Aero 50 Sodomka a uvedení vyvolávací ceny. Dr. Tulis mi napsal, že jeho obchodní přítel v USA má zájem o koupi tohoto Aera a že by nyní rád věděl, zda se mu to vyplatí.

Vzhledem k tomu, že vůz měl být vydražen aukční síní Sotheby's v Monaku 14. května 2016 za odhadní cenu 1 100 000 až 1 800 000 USD, hovořili jsme – já a Daniel Dick – o této aukci a ceně již tehdy. Vozidlo se však do aukce nedostalo.

V tomto prohlášení jsem napsal doktoru Tulisovi: Snažím se toto téma přiblížit Vašemu známému v USA, aby mi upřesnil. Otázkou je, z jakého hlediska hodlá potenciální kupující koupit Aero 50 Dynamik Sodomka (Arizona)?

- 1) Chce zájemce vlastnit tento designový předmět kvůli jeho jedinečnosti a těšit se z něj, jako by to byl obraz od Picassa, van Gogha, Rembrandta ...?
- 2) Mělo by být toto auto investicí?
- 3) Jedná se o krásný klasický vůz, který by chtěl zájemce také řídit?

Pro nás, milovníky vozů Aero, je samozřejmě velmi potěšující, že je vůz Aero nabízen za tak vysokou cenu a vrhá tak jasné světlo na značku Aero.

Pokud jste přítelem a sběratelem aerodynamických karoserií s tímto konkrétním designem od Sodomky, pak je tento vůz s elegantním vzhledem něčím exkluzivním.

Zatímco původně Sodomka vytvořil 6 až 8 těchto dynamických vozů na podvozku Aero 50, v současné době existují na světě pouze dva vozy. Vůz je tedy již exkluzivní.

Když vidíte takový sportovní vůz, očekáváte také odpovídající výkon motoru. Motor o objemu 2 litry a výkonu 50 koní (případně 55 koní se dvěma karburátory) je na sportovní vůz velmi skromný a jako dvoutaktní motor s třístupňovou převodovkou pak nesplňuje očekávání exkluzivního vozu.

Sodomka posadil na slabě poháněný podvozek sportovního vozu ze sériové výroby společnosti Aero velmi pěkně aerodynamicky řešenou karoserii. Nejedná se o homogenní vývoj sportovního vozu, kde se snoubí výkon i vzhled. Určitě by se tato Sodomkova karoserie lépe hodila na jiný podvozek od české automobilky. Výhodou aerodynamických tvarů a tím i podvozku bylo, že umožňovaly velmi nízký design. To nebylo možné například u jiných výrobců, jako jsou Praga, Walter nebo Wikov, kvůli vysoké konstrukci a pohonu zadních kol.

Od záměru kupujícího se odvíjí i cena, kterou za tento vůz zaplatí.

Odpověď na otázku 1):

Potenciální kupující si musí sám odpovědět na otázku, jakou cenu má pro něj tento krásný designový předmět, na který se rád dívá ve své garáži.

Například Delahaye 135M z roku 1937 vypadá velmi podobně jako Aero 50 Sodomka a byl vyroben asi o 3 roky dříve (<https://www.flickr.com/photos/rosco500/9714123473/in/photostream/>) než Aero 50 Dynamik s karoserií Sodomka. Údaje o vozu Delahaye. Motor: řadový šestiválec o objemu 3 557 cm³, výkon: přibližně 125 k při 4 000 ot/min, 4stupňová převodovka. To více odpovídá tomu, jak by měl sportovní vůz vypadat.

Odpověď na otázku 2):

Podle mého názoru není tento vůz vhodný pro zhodnocení investice, pokud se počítá s tím, že při pořizovací ceně cca 300 000 USD bude mít vůz hodnotu možná 400 000 USD za jeden nebo dva roky. Značka Aero je celosvětově nepříliš známá, a proto nemá velký okruh zájemců, jako je tomu v případě Bugatti, Delahaye, Delage, Mercedes Benz, Alfa Romeo, Rolls Royce, Lagonda, U tohoto vozu je velmi obtížné vypočítat a stanovit kladnou prognózu ceny. V roce 2016 měl vůz přijet do Evropy a v roce 2016 měl být nabídnut v aukci v Monaku. Podle telefonických informací měla být tehdy požadovaná cena mezi 1 100 000 a 1 800 000 USD! Vůz však do Monaka na aukci nepřijel.

Pokud by se tento vůz někdy dostal do Evropy, a možná i do České republiky, existuje riziko, že někdo stále vlastní staré, původní doklady k vozu. To znamená, že tato osoba je pravděpodobně právoplatným vlastníkem. Pokud vím, k tomuto vozu neexistují žádné originální doklady, i když historie může být správná. To omezuje okruh kupujících. Například mnoho velkých automobilů, jako jsou Maybach nebo Mercedes, které byly zrekvírovány během 2. světové války, muselo být v současnosti vráceno svému majiteli, který měl původní doklady od vozu a mohl tak prokázat své vlastnictví.

Odpověď na otázku 3):

Jezdit s tímto aerodynamickým vozem po běžných silnicích v USA bude téměř nemožné. V některých státech USA je dvoutaktní motor kvůli směsi benzínu a oleje z ekologických důvodů zcela zakázán – a to i u sekaček na trávu! Zvláštní povolení můžete získat, pokud jedete na výstavu aut nebo Concours d'Élégance. To velmi omezuje využití tohoto vozu a tím i okruh zájemců.

– dokončení v příštím čísle –

Výzva čtenářům Aerovkáře

Kolega aerovkář p. Rojíček se obrátil na redakci Aerovkáře s níže uvedenou prosbou. Obracíme se na vás, čtenáře, zda nevíte o těchto cedulích nějaké podrobnosti. Jedná se zřejmě o smaltované výrobky.

Dobrý den,

* * *

mám na Vás prosbu. V příloze jsou dvě fotky asi reklamních cedulí. Chci se zeptat, kde se používaly tyto reklamní cedule a kolik ks jich bylo asi vyrobeno případně nějaké další podrobnosti k nim.

Děkuji za odpověď, Rojíček



Zkouška kabrioletu Aero 30 tepelnou zátěží.

Před velkou cestou na evropské setkání jsem dne 3.8.2022 odpoledne podrobil naše Aero 30 zátěžovému testu.

Při teplotě vzduchu 40 až 45 °C jsme ve třech lidech ujeli přibližně 80 km. Teplota chladicí vody se pohybovala mezi 90 a 100 °C při maximální rychlosti 85 km/h z kopce. Za normálních okolností je při teplotě vzduchu přibližně 20 °C teplota chladicí vody během provozu nižší než 80 °C. Pokud tedy k teplotě vzduchu přičtete rozdíl 60°, získáte přibližně teplotu chladicí vody na mém modelu Aero 30.

Mimochodem, měření rychlosti digitálním rychloměrem pro jízdní kola je konzistentní, což potvrzují i kontroly rychlosti u silnic v obcích bez větších odchylek. Na jiné cestě s dlouhým sjezdem jsem byl schopen dosáhnout 92 km/h jako Vmax., ale to je opravdu tak rychle, jak dokážu jet. Na rovném úseku silnice můžete na německých spolkových silnicích jet velmi dobře rychlostí 65 až 75 km/h.



Vrcholem bylo stoupání do kopce na slunci, kde posledních 500 m bylo nutné jet na jedničku. Teplota vody se ukázala jako 105 °C, přestože jsem včas zapnul ventilátor. Na vrcholu stoupání pak bylo v lese stinné místo, kde se motor A 30 mohl ochladit.

Po přestávce a ochlazení na 100 °C se mi bohužel nepodařilo motor znovu nastartovat. Příčina: Takzvaná "kost" (spínací klíč) hlavního elektrického bezpečnostního vypínače – která byla vyrobena z plastu – se při zapnutí vlivem tepla oddělila od malého čípku. Co všechno se může stát! Napájení již nebylo možné zapnout.

Stojíte v lese a tentokrát s sebou samozřejmě nemáte brašnu s nářadím. Naštěstí jsem vzadu pod sedadlem našel nastavitelný otevřený klíč (francouzský/anglický), kterým se mi podařilo připojit jeden kabel baterie na nouzovém spínači k druhému pólu. Měli jsme tedy energii, abychom mohli jet dále.

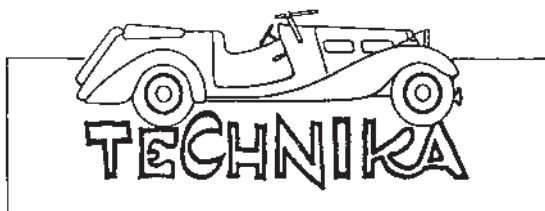


Lepší provedení spínacího klíče je vidět vpravo: kovové vedení a kovový čípek.

Jízda z kopce byla řízena motorovou brzdou metodou: zařadit 2. rychlostní stupeň, vypnout zapalování, dát plný plyn a občas sešlápnout brzdový pedál levou nohou. Tento způsob jízdy zabraňuje přehřívání brzd/bubnů při delších sjezdech. Na rovnějším úseku sundejte nohu z plynu a zapněte zapalování. Tento styl jízdy může být vhodný i ve Švýcarsku, když hrozí delší sjezdy.

Tento problémový případ s nouzovým spínačem je tedy do budoucna vyloučen.

Šťastnou cestu, Michael Strauch, napsáno 04.08.22



Dnes v Technické rubrice najdete:

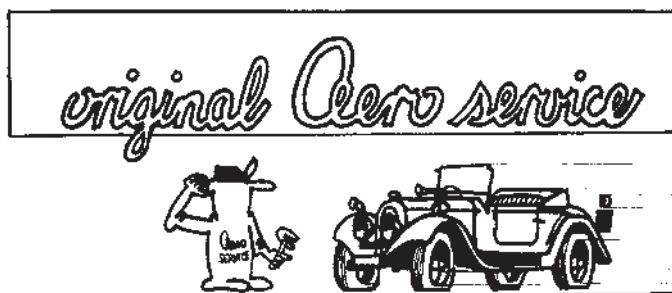
str. 18 - 19 – Několik vět o kondenzátoru.

str. 19 – Motorové oleje v průběhu věků – část 2.

str. 19 - 20 – Vybavení prvních sérií „třicítek“.

str. 20 - 23 – Příběh renovace Aero 50 sport, model 1939 – 3. část.

str. 23 – Inzerce.



* * *

Několik vět o kondenzátoru.

Pokud si pamatuji, tak nějaké stručné a pro laiky srozumitelné vysvětlení funkce kondenzátoru v zapalovací soustavě aerovky v našem časopisu ještě nebylo. Okrajově jsem se o kondenzátoru zmínil ve člancích o seřizování a poruchách zapalování v Aerovkáři č. 3 a 4/2020.

K napsání tohoto článku mě přiměl rozhovor s prodávacem specialistou, při nákupu 6 V cívek. Požádal jsem jej, aby mi k cívkám dal i kondenzátory. Prodávač zaváhal a poté mi sdělil, že šestivoltové kondenzátory momentálně nemají. Snažil jsem se mu vysvětlit, že u kondenzátoru je rozhodující jeho kapacita (tu jsem z paměti nevěděl). Údaj o napětí, který je na kondenzátoru udán, pouze zaručuje jaké napětí musí kondenzátor spolehlivě vydržet. Běžně bylo udáváno napětí 250 V. Neuspěl jsem a další debatu jsem vzdal.

Jak kondenzátor funguje a jak se projeví jeho porucha? V aerovkách je použita indukční zapalovací soustava s akumulátorem. Někdy se také nazývá zapalování akumulátorovým. Víme, že stejnosměrné napětí nejde transformovat. Indukční cívka (autotransformátor), s kontaktem v přerušovači ale tuto vlastnost stejnosměrného napětí „přelstí“. Při rozpojení kontaktu přerušovače se změní magnetické pole (tok) cívky, čímž se na primárním vinutí naindukuje vysoké napětí a na svíčke přeskóčí jiskra. To je asi pochopitelné i pro člověka bez elektrotechnických znalostí. Tak jednoduché to ale přeci jenom není. Pokud bychom v obvodu neměli kondenzátor, tak kontakt v přerušovači bude při každém rozpojení velmi jiskřit. Snadno vypočítáme, že **při 2400 ot./min dojde k zapálení jiskry na svíčke 40x za 1 sekundu!** Pokud by bylo vůbec možné motor natočit, tak při uvedených otáčkách bychom na kontaktu přerušovače viděli téměř ohňostroj. Jak dlouho vydrží wolframový kontakt asi není nutné popisovat.

Pro potlačení tohoto jevu je v obvodu připojen kondenzátor. Jeho kapacita musí být vyvážená s indukčností cívky. Proto nelze použít kondenzátor s nevhodnou kapacitou. Ze stručného popisu je pochopitelné, že napětí, na které je kondenzátor konstruován, musí být vždy podstatně vyšší než je napětí el. instalace vozidla.

Popišme si **odborněji** důvody, proč je kondenzátor připojen ke kontaktům mechanického přerušovače zapalování:

1. Při rozpojení kontaktů přerušovače se na kontaktech objeví mžikové napětí stovek voltů (samoindukce) a dojde k zapálení oblouku. Tento jev způsobuje opálení kontaktů a snižuje jejich životnost. Připojením kondenzátoru ke kontaktu přerušovače je přechodový jev omezen nabíjením kondenzátoru. Zkracuje se tak časová konstanta „rozpojení“ primárního obvodu.



2. Při spojení kontaktů se kondenzátor vybíjí a urychluje změnu magnetického toku v zapalovací cívkce.

Kapacita kondenzátoru je stanovena tak, aby společně s parametry zapalovací cívkky tvořila rezonanční obvod, čímž je zaručena maximální indukce napětí v sekundárním vinutí zapalovací cívkky.

Kapacita kondenzátoru je 0,23 až 0,25 μ F (mikrofaradu). Výrobce uvádí běžně $\pm 10\%$ až 15% . Někdy je uváděno, že hodnota 0,23 μ F je pro dvoudobé motory.

Z popisu klasického zapalování je jasné, že **elektronické zapalování kondenzátor nepotřebuje.**

Poruchy:

1. Nedostatečná kapacita kondenzátoru způsobuje opalování kontaktů přerušovače. Někdy může dojít k další indukci v sekundárním vinutí cívkky (dvojí odtrh).

2. Při průrazu kondenzátoru je zapalovací soustava nefunkční a hrozí poškození zapalovací cívkky.

Na fotu je nová 6 V cívkka s objímkou – průměr 43 mm, celková výška cca 120 mm, VN vývod je kolmý k tělu cívkky, cena cca 1000,- Kč. Oproti cívkce z wartburgu má tato cívkka o 3 mm větší průměr.

Konzultováno s ing. Františkem Křížem – JK –

Motorové oleje v průběhu věků – část 2.

Oleje pro veterány.

Vážení Aerovkáři,

nesmírně nás těší, že jsme se mohli dostat do podvědomí majitelů historických automobilů a to díky vašemu časopisu Aerovkář.

Dovolte nám tedy nabídnout některé produkty, které je možno využít i mimo oblast automobilů. Vždyť majitel veterána bývá i zručný kutil, který může použít náš odstraňovač rzi, který se hodí především na zarezlé šrouby. **Restlöser** má totiž vynikající vzlinavost a při mírném zahřátí spoje jeho účinek roste. Dále si můžete vybrat z celé řady doplňkové chemie pro vaše veterány ať jsou to čističe chladičů, nebo tuk do vodního čerpadla **Rektol Saphir CA**. Samozřejmě nabízíme i oleje pro dvoutaktní motory **Rektol 2T mix**, nebo **super 2T** a to v různém balení od 1l až po 205 l. Převodový olej již popisoval pan Fiala, ale pro úplnost **Rektol Gear 100/250**. Produkty z řady Klasik vám budou dodány v plechovém obalu a nikoli v plastu.

Celý sortiment naleznete na našich webových stránkách:

<https://olejeprovetterany.rektol.cz>

<https://www.rektol-klaskik.de>

<https://rektol.de>

Naše firma vám ještě jednou děkuje za možnost prezentace a přeje spoustu klidných kilometrů.

Za Rektol CZ Ing. Temirkhanov

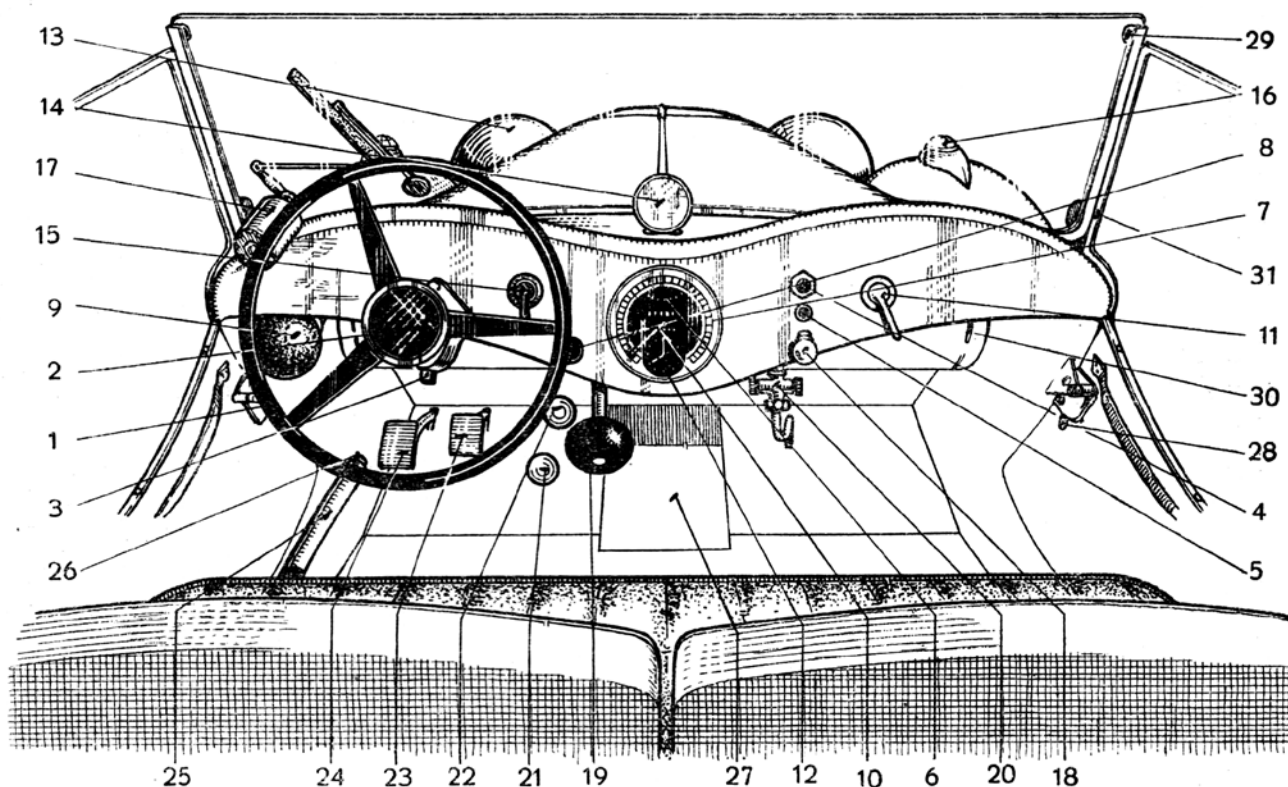


Vybavení prvních sérií „třícítek“.

V poslední době se rozrostl počet aerovkářů, kteří renovují „třícítky“ vyrobené v prvních sériích. Je potěšitelné, že mnozí z nich pátrají po původním vybavení těchto vozů a chtějí dosáhnout maximální originality. Žádné důkladné podklady k vybavení vozů v jednotlivých sériích k dispozici nemáme. Dobře ale poslouží dobové katalogy, fotografie a hlavně knihy o technice a obsluze vozu. Velmi dobrým vodítkem je publikace F. A. Elstnera **AERO 30 HP**, vydaná v r. 1935. Když vezmeme v úvahu, že kniha byla sepsána řekněme v polovině 35. roku, tak zahrnuje série vozů do té doby vyrobených. Při pečlivosti autora publikace je autentická i pouhá kresba pohledu do vozu. I tento pohled do vozu v Aerovkáři kdysi již byl.

Čeho je třeba si všimnout:

1. Volant (č. 1) je prvním použitým provedením a je ještě s velkým tlačítkem klaksonu (č. 2).
2. Není zde plynový pedál, ale pouze plynový knoflík (č. 21), podobný knoflíku startéru (č. 22).
3. Kryt dynama (č. 27) je ještě hranatý a ne oblý plechový výlisek, používaný později. Z dalších kreseb v této publikaci vyplývá, že dynamo již bylo namontováno na motoru.
4. Velmi zajímavou podrobností je páčka předstihu (č. 11). Je umístěna daleko vpravo od volantu. Bowden pro ovládání předstihu byl veden ještě za pravým čalounem boku vedle nádrže.
5. Vlevo od volantu pod palubou je vidět gumový balonek mechanické houkačky (č. 9). Ta procházela plechem vedle nádrže, takže samotná houkačka byla v motorovém prostoru. Je zajímavé, že takováto houkačka byla i v daleko pozdějších vzech, ale není jasné, zda byla nadstandardní výbavou.
6. Přehlédnutelný je kulatý otočný vypínač osvětlení tachometru pod volantem (č. 8). V popisu je, že osvětlení bylo zelené.
7. Zámek dveří s pojistkou (č. 28) je svým provedením, které také bývá předmětem dotazů, dobře identifikovatelný.



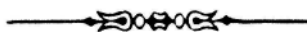
8. Pod volantem je zámek (č. 3). Někdy bylo uváděno, že zámek volantu nebyl montován, ale to se týká limuzín.

9. Blinkry (č. 16) na předních blatnících boří jeden mýtus, že byly použity až v r. 1936. Použití těchto blinkrů se střídalo s ručičkovými ukazateli směru. Při renovaci se pozná, že vůz byl původně vybaven „ručičkami“ podle později zavařených otvorů za dvířky.

10. Za povšimnutí stojí i jakási madla pod okýnky (bez označení). Není jasné zda jsou madla standardní. Na dvířkách ale chybí náznak odkládací kapsy. To autor ale mohl vynechat.

Závěrem je možné konstatovat, že je vybavení autentické pro sérii od konce roku 1934 do zhruba poloviny r. 1935.

– JK –



Příběh renovace Aero 50 sport, model 1939

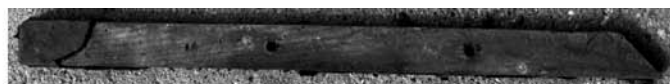
3. Výdřeva, příprava pro lak, lakovna

Výdřeva

Jakmile se dostanete do fáze, kdy na řadu přijde výdřeva, začnete mít takový opatrný pocit, že teď už by se to snad mohlo povést. Cíl už nevypadá tak beznadějně daleko. A je to taky hezká, dřevem vonící práce.



Původní výdřeva byla celkem jasně nepoužitelná. Pečlivě jsem schoval její originální kusy, ale bylo zřejmé, že to musí být provedeno nově.



No jen se podívejte, to by se prostě nedalo. A co to jsou za lišty? O ty se opíralo opěradlo zadního sedadla. Byly potaženy stejnou kůží jako sedadla.

Zadní opěradla nebyla u těchto vozů přišroubována v rozích své spodní hrany ke karoserii tak jako to známe ze sportovních třicítek. U těch, když jste chtěli do kufru, sklopili jste opěradlo dopředu. To se ale dalo jen omezeně, a tak se stávalo, že to nebylo dost na to, aby byl přístup do kufru opravdu pohodlný. Když jste potřebovali přístup lepší, bylo třeba šrouby opěradla vyšroubovat a opěradlo vyndat. U sportovních padesátek mod. 39 je to pohodlnější. Opěradlo lze sklopit dopředu podobně jako tomu bylo u třicítek, ale dá se také velmi jednoduše vyjmout a odložit stranou, aniž byste potřebovali nářadí. I bez přišroubování drží opěradlo na svém místě dobře.



potřebujete dřevomodelářské vybavení, kvalitní dřevo, příslušné dovednosti a know-how. Nic z toho jsem neměl. To vše ale má dřevomodelárna Honzy Jalůvky ve Frenštátě. Bylo příjemným zjištěním, že blízko mého domova je špičková dřevomodelárna, která staví i velmi složité kostry limuzín 20. a 30. let. A tak rozhodnutí, komu svěřit provedení výdřevy, bylo snadné.



Dělá se to z dobře vysušeného jasanu. A i když se to náročností nedá srovnat se stavbou celé nosné kostry karoserie, tak alespoň u dveří je třeba pamatovat na to, že na to ještě přijde plech, že je třeba dobře napasovat zámky a náběhy dveří. Hotová výdřeva dostala nátěr transparentním luxolem. Tak – a ještě to oplechování nových rámců dveří a etapu klempířiny mám za sebou.

Příprava na lak

Tak to už jsou vysloveně radostné chvíle. Chvilími máte pocit, že vbíháte do cílové rovinky. Co jste mohli udělat s plechy, je uděláno, teď už tomu jen opatřit slušný kabát.

Při tmelení doladíme drobné nerovnosti, cílem jsou elegantní, oku lahodící plochy. Je to poslední akce, při které mám možnost tvary dílů vozu vyřešovat. Lak už nikdy nic nespraví, ten už jen spíše zvýrazní to, čeho jste si do té doby nevšimli. Na jednotlivých dílech se pracuje samostatně. Ale stojí zato to před dokončením poskládat a znovu se na to celé podívat kritickým okem. Uvidíte, že těch věcí, kterých ještě si do té doby nevšimli, najdete celkem dost.

Na počátku byly holé plechy, takže vše začalo odrezením a odmaštěním. Pak epoxidová základní barva a hurá na tmelení. Nanesený tmel (byl to dvousložkový stěrkový tmel Challenger CL 500) srovnáváme do potřebné fazony broušením. V první fázi se brousí nasucho hrubým smrkem (třeba i 80), pokud přeženeme broušení, natáhneme novou vrstvičku tmelu, necháme ji aspoň trochu vyzrát a zkusíme lepší výsledek. Při broušení postupně zjemňujeme zrnitost až na cca 180. Výsledkem by měl být už dosti dobrý tvar, elegance bez boulí a důlků. Pak už se přechází k jemné práci – na vše přijde stříkáci polyesterový tmel. Také ten se bude brousit. Na něj už ale jdeme se zrnitostí 240 / 280 / 400. Ale ani to ještě není konec – nahoru jde akrylový plnič a ani ten nenecháme bez dokončování. To už je ale broušení pod vodou a zrnitost jde od 500/600 výše. Tmelení kompletní karoserie není práce na víkend. Jestli má být výsledek dobrý, chce to svoje pracovní ale i technologické hodiny. Počítejte, že je to práce na týdny.

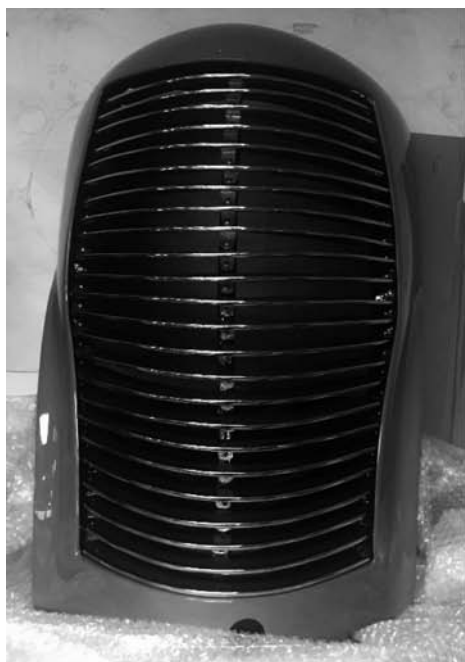
Plechy karoserie byly připraveny dobře, říkal jsem si, že tmelu moc potřeba nebude. Přesto si ho to vzalo něco kolem 6 kg. Zdaleka ne všechno ale na karoserii zůstal – hodně z toho, co nanesete, zase potom odbrousíte.



Foto: Připraveno pro lakování

Lakovna

Když jsem v sedmdesátých letech dělal lak na naší staré třicítce, byl jsem tehdy první, kdo sundal až na holý plech všechny vrstvy laku, které tomu autu od jeho narození postupně jednotliví majitelé dali. Bylo těch vrstev 7 (a pro zajímavost: ta první byla stříbrná metalíza). Nástřik jsem dělal vysavačovou pistolí (možná si někteří pamětníci na tu věc vzpomenou) a barvu jsem si namíchal od oka, bez jakékoli receptury, jen tak, aby mi vyhovovala. Byly to opravdu pionýrské doby. Občas se sice i tenkrát našel někdo, kdo si pořídil tzv. „pálený“ lak, ale na to běžný smrtelník nedosáhl. Museli jste na to mít „známé“, kteří to udělali na fušku. Většinou si ale lidé dělali lak svépomocí/amatérsky.



Ale doba se změnila. Lak se dnes dělá v lakovně a je to rutina. Tedy pokud máte jasno ohledně barvy. Ale ne tak, aby to bylo jasné vám samotným, ale tak, abyste byli schopni tu barvu lakovně jednoznačně definovat. Na to musíte mluvit řečí, které lakovna rozumí. Je dobré vědět, že mícháren barev a mnohé lakovny mají na svých počítačích tisíce receptur barev, které na svých modelech v posledních desetiletích používaly světové automobilky. To je to, s čím pracují. Takže pokud přijdete s tím, že chcete Škoda LF9B (Bílá Cofee), ani nemrknou, všechno je jasné a snadné.

Pokud ale přijdete do lakovny a řeknete, že byste chtěli takovou sametově až kouřově modrou s nádechem petroleje, bude domluva opravdu obtížná. V lakovnách prostě čekají, že dostanou jasné zadání.

Dobré lakovny mají vzorníky. Můžete se jimi prohrabovat a hledat, která barva by vám vyhovovala. Ty vzorky jsou ale relativně malé, většinou něco kolem 10 cm², takže není snadné si udělat dobrou představu, jak bude barva vypadat na větší ploše. Proto, pokud jste si vybrali podle vzorku, je dobré si nechat udělat zkušební nástřík (alespoň na formát A5, ale raději na A4), ať vás pak výsledek nezaskočí.

Použijete-li barvu, která má jasnou recepturu, tak pokud by se vám někdy stalo, že nedejbože budete potřebovat nějaký poškozený díl přelakovat, nebudete mít problém s trefením barvy. Začínají se dokonce objevovat mícháren barev, které jsou schopny zadanou barvu nejen namíchat, ale barvu vám i naplnit do spreje nebo do lakovací tužky, což se taky může hodit.

Čemu se při výběru barvy vyhnout? Pokud by vám nějaká dobrá duše poradila, abyste vybírali podle palety RAL, nemusí to být nejlepší cesta. Vzorník barev RAL je celosvětově uznávaný standard pro stupnici barevných odstínů, takže vám rada může připadat logicky. Ale: použijete-li vzorník RAL Classic, máte výběr ze 213 barev. Budete překvapeni, jak malý výběr to vlastně je. Najít tam něco, co vás osloví, se nemusí podařit. Novější RAL DESIGN už je sada s 1 625 standardních barev (RAL DESIGN SYSTEM Plus D8 dokonce 1 825). Problém je, že zatímco namíchat barvu podle RAL Classic umí skoro všude, namíchat barvu podle RAL Design v míchárenách často nebudou umět, protože nebudou mít recepturu. Je to tím, že RAL je určen především pro použití v architektuře a designu při projektování nátěrů fasád a interiérů – ve světě autolaků RAL nenašel místo.

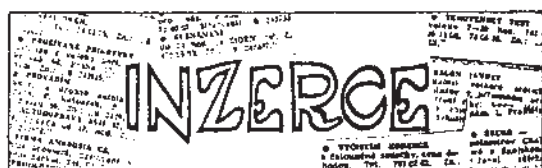


Pro sestavování dílů, které si přivezete z lakovny, se obrňte trpělivostí. Konstrukce karoserií třicátek i padesátek je tak trochu zrádná. Ne vždy se podaří karoserii k vaší spokojenosti sestavit na první dobrou. Ale o tom už v Aerovkáři před časem psal kolega Wagner, tak to nebudu rozmazávat.

Kromě toho, sestavování je fáze, která se prolíná s dalšími instalacemi: agregátu, elektriky, čalounění, brzdového systému (padesátky model 39 už mají kapalinové brzdy, tehdy se jim říkalo „olejové“) atd. Sestavování se vyznačuje pestrostí prací.

Příště se dostaneme k elektrice a čalounění.

Dalibor Konvička



Soudobá inzerce



Koupím: Koupím na AERO 30 litinové brzdové čelisti do 2 litinových bubnů. Mohu nabídnout brzdové čelisti do ocelových bubnů, včetně bubnů, popř. zadní lampu – repliku Scintilla. Mobil: 603 316 369
M. Grošup E-mail: martingrosup@yahoo.com

Prodám: knihu F. A. Elstnera „AERO malý vůz pro velké cesty!“. Rok vyd. 1933 – 1934.
Mobil: 605 546 221

Prodán: vodní pumpu A 30, A 50 po repasi
Mobil: 733 130 457

Koupím: starší ročníky Aerovkáře, i jednotlivá čísla, jen originál Mobil: 733 130 457

Prodám: na A 30, 50 ložiska předních kol č. 16115 nová nejetá. Mobil: 733 130 457

Vyměním: katalog ND A 30 česko-německý za jiný. Mobil: 733 130 457



DNES SE STUDUJE JIŽ JINAK!

V těsné komůrce shrben nad tlustými knihami věd, pobledlý a chudokrevný - býval dřívější student. Dnešní život vyžaduje však zcela jiného způsobu výchovy: jen harmonické pěstění těla i ducha dovede Vás k cíli.

Využijte vzduchu a slunce! Oč zdravější, příjemnější a lepší je studovat venku, v božském klidu přírody. Nuže, mladí přátelé, náš 3-sedadlový Roadster-Aero dovezte Vás tam i s vašimi knihami kdykoliv 70 km tempem. Na jeho robustní 10 HP motor se můžete zcela spolehnouti a jeho spotřeba benzínu 6 l na 100 km, neporuší ani hodně skromný rozpočet. A je to studijní pomůcka nejen ideální ale i evá - pouhých:



Kč 18.800.-- 3-sedadlový Roadster-Aero,
Kč 22.300.-- uzavřený Faux-Cabriolet.

Prohlédněte si nezávazně naše modely v pražské prodejně Na Poříčí 28 a chcete-li, pošleme Vám i krásný prospekt.

4541

Aero TOVÁRNA LETADEL
PRAHA-VYSOČANY
 PRODEJNA V PRAZE, NA POŘÍČÍ 28.

Zpravodaj AERO CAR CLUBu Praha, z.s.

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

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LXII., číslo 4, r.v. 2022.

Zpravodaj AERO CAR CLUBu Praha, z.s. vychází v tiskové podobě a nesmí být šířen elektronickými médii.

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.