



2013

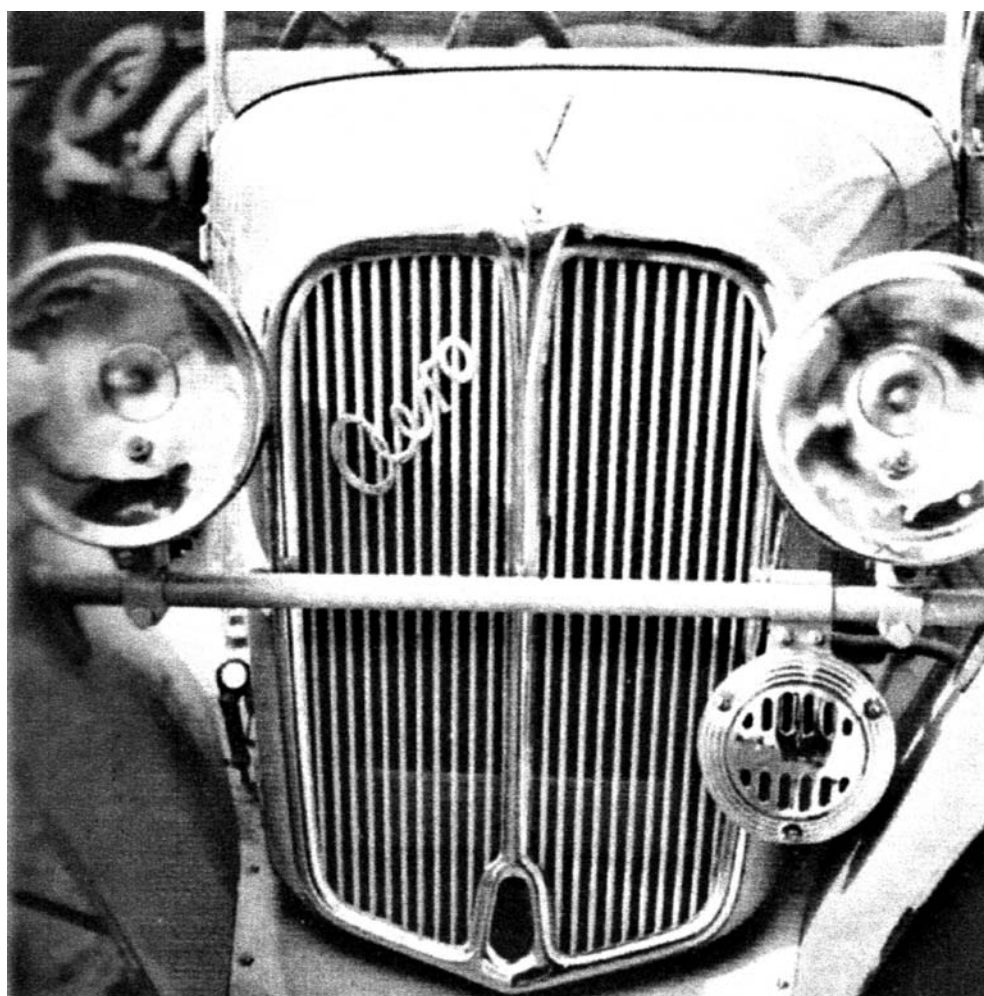
Aerovkár

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. 1



Vážení aerovkáři,

jak je známo, v našich zemích je zvykem opovrhovat zákony a předpisy. Při řečech pivních, ale nejen v hospodách, slyšíme, že naše zákony jsou nedokonalé až protilidské. Samozřejmě jen do té doby, kdy dotyčný má možnost využít toho „nedokonalého“ zákona ve svůj prospěch. Vše je podřízeno staré poučce, že „zákony jsou proto, aby se nedodržovaly“. Nerad bych vyvolal dojem, že jsem kdovíjakým opěvovatelem našich zákonů. Mnohdy jejich obsah a znění opravdu vypadá, že je sepsali lobisté (nikoliv poslanci a právníci) na záchodcích parlamentu.

Náš lid je znám tím, že si dovede dělat legraci tak zvaně i na oprátce a nedokonalost zákonů k tomu přímo vybízí. Jsme motoristé, a tak jsou zákony vztažené k silničnímu provozu předobrazem k hledání skulin a výmluv. Do dějin vejde jistě termín „Osoba blízká“, jakožto výmluva, že jsme své auto opravdu, ale opravdu neřídili, a že ho řídil samozřejmě někdo nám velmi blízký, koho v žádném případě nemůžeme „prásknout“. Jistě jste viděli i vtipné nálepky na autech – TOTO AUTO ŘÍDÍ OSOBA BLÍZKÁ. To proto, aby i policii bylo jasné, že za volantem sedí někdo jiný, i když tam sedíme my.

A tomu by mělo být od letošního ledna konec. Jak hlásal velký novinový titulek – Konec pirátů v Čechách. Osoba blízká ani vzdálená už nepomůže! Vtipálek by jistě zareagoval „Aha, tak na Moravě a ve Slezsku se jede ještě po staru“. Nechme se překvapit, co postizení vymyslí a nepochybuji, že něco vymyslí. Když připomenu, že jakýsi pan Janoušek (pro neznalé šedá eminence celé Prahy, jehož názory byly závazné pro pražské úředníky i vládnoucí, někdy i nevládnoucí, zastupitele) ještě téměř po roce není obviněn za to, že vědomě přejel ženu, která se ho snažila zastavit poté, co jí naboural auto, a k tomu byl opilý „pod obraz“, tak jsem dost skeptický. Nás obyčejné smrtelníky by policie asi pro výstrahu zastřelila na místě. Jemu nezabavili ani řidičák – údajně ho neměl u sebe.

Již dopředu je jasné, že z trestných bodů se bude možné vymluvit v případě, že přestupek zaznamená pouze kamera, ale pokutě se již vymluvit nelze. Jen pro zajímavost. Poláci šli tak daleko, že i v případě služebního auta, když majitel neprokáže, kdo konkrétně vozidlo řídil, dostane pokutu i trestné body osoba, která za vůz zodpovídá.

Uvidíme, jestli bude s novými předpisy na našich silnicích bezpečněji.

Poznámka pro zahraniční čtenáře: Před novelou zákona bylo běžné, že řidič nemusel udat toho, kdo skutečně řídil vozidlo, i když ho řídil sám. Tato praxe se ale vztahovala pouze na situaci, kdy překročení rychlosti bylo zaznamenáno kamerou s následnou obsílkou.

– JK –

Náš časopis vstupuje tímto číslem do dalšího ročníku, a tak redakce Aerovkáře přeje čtenářům a všem aerovkářům úspěšný rok 2013 a mnoho radostných kilometrů s aerovkami bez nehod a bez pokut.

Od neúnavného cestovatele a spisovatele Petra Hošťálka – mimochodem autora stylizované postavičky aerovkáře, se kterou se setkáváte na stránkách Aerovkáře již od roku 1969 – jsem dostal novoročenku z jeho cest. Úžasný výkon jeho starých strojů a jeho nestárnoucího těla zaslouží uznání.



Za redakci Aerovkáře J. Kňourek (– JK –)



!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

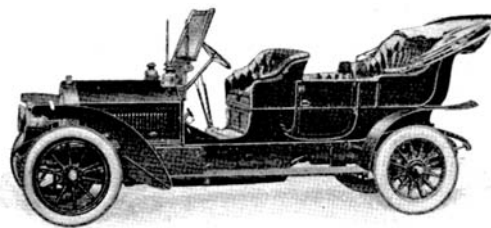
Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zaslání příspěvků do našeho zpravodaje je – AEROVKAR@EMAIL.CZ
Redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. Prosíme, uvádějte u dotazů i Vaše telefonní (mobilní) čísla.

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.

Ing. Josef Voříšek – FOTOSALON
(pokračování I.)



1906.
První 4-válec, 110 × 120 mm,
výkon 24/28 ks.



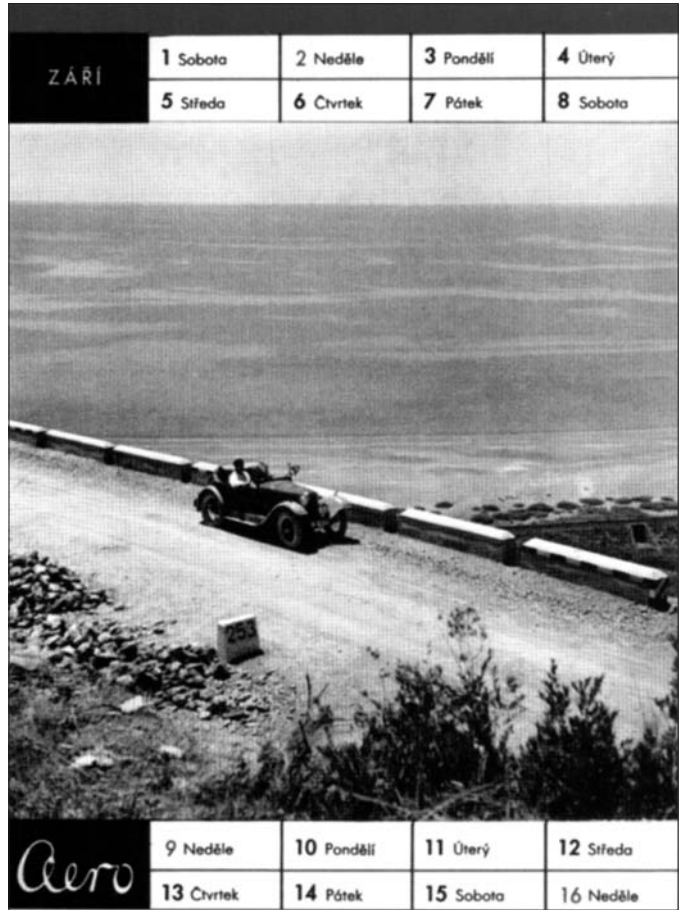
Fota z výpravy na Sicílii 1933 pak posloužila pro firemní propagační kalendář na rok 1934, který však bohužel v archivu nemáme a nemá jej ani pan profesor JV (ten by jej rád pro rodinný archiv zakoupil). Vyobrazená stránka kalendáře byla pro knížku „Automobily Aero a jejich doba“ pouze zapůjčena.

Dnešní výběr zahajujeme krásně zkomponovanou lyrickou náladovkou, další tři snímky jsou ze souboru „Z konstrukční kanceláře“. O poslední fotografii se domnívám, že by mohlo jít o momentku z jakési temné komory, kde pan inženýr čaroval při zpracování svých fotek.

Na závěr jako přílohy uvádíme reprodukci oné stránky z kalendáře Aero a skromného deníku z cesty.

Pozn.: Na titulní straně Aerovkáře je foto z archivu p. prof. Josefa Voříška.

Připravil Karel Jičínský



ZÁŘÍ	1 Sobota	2 Neděle	3 Pondělí	4 Úterý
	5 Středa	6 Čtvrtek	7 Pátek	8 Sobota
Aero	9 Neděle	10 Pondělí	11 Úterý	12 Středa
	13 Čtvrtek	14 Pátek	15 Sobota	16 Neděle

Cesta na Sicílii v létě 1938.				
7.VII	P	Štěst. Chudob. 11.30 - Kufoderna 22.00	10 ^h	444.42
8	S	Štěst. Kufoderna - Imbrosino - Brindisi - Grotto - Palermo	13 ^h	532.44
9	N	Štěst. Palermo - Firenze - Roma 18-	4	392.45
10	P	Roma Ost. v	b	-
11	U	Roma v zastávce	b	-
12	S	Roma - Florencie	2	70.95
13	Č	Roma	7	278.44
14	P	Cherchiano - Capri - Sorrento - 600 km	a	-
15	S	Sorrento - Napoli - Neapole - Pompeje - Salerno - Amalfi - Salerno.	6	155.46
16	N	Salerno - 7 km - Salerno (benina) - Reggio 20.30 1000 km	15	520.93
17	P	Reggio - 1000 km - Reggio de Calabria - Messina - Palermo 6	6	272.85
18	U	Palermo	b	-
19	S	Palermo	b	-
20	Č	Štěst. Palermo - Agrigento - Andria	40	796.57
21	P	Štěst. Andria - Spoleto - Terni - Viterbo - Cerveteri.	a	-
22	S	Cerveteri - Roma	14	548.66
23	N	Štěst. Palermo - Alcamara - Bari - Foggia - Anagni - Fiumini	10	744.65
24	P	Štěst. v ulicích Prahy do Cerveteri. Prahy v Praze v 22.20 hod.	b	-
25	U	Cerveteri	b	-
26	S	Cerveteri	b	-
27	Č	Cerveteri	b	-
28	P	Cerveteri odjezd Cerveteri - San Marino - Cerveteri	b	-
29	S	Cerveteri	b	-
30	N	Cerveteri	b	-
31	P	Cerveteri	b	-
1.VIII	U	Cerveteri	b	-
1	S	Cerveteri	b	-
2	Č	Štěst. Cerveteri - Caserta - Pavia (2.5 hod.) - Torino - Štěst. 19.11.	19	518.47
3	P	Štěst. Štěst. - Katalánsko - B. Anagni - Pad. Jable 18-	4	206.74
4	S	Štěst. Jable. Štěst. Na Jablech, Štěst. 18.10.1938. Štěst. 18.10.1938. Štěst. 18.10.1938.	b	-
5	S	Štěst. Štěst. 845 Roma 12 - Podjezdice štěst. Praha 16-	8	958.45
6	N	Štěst. Štěst. 845 Roma 12 - Podjezdice štěst. Praha 16-	8	958.45
				150 km 5542
				37 km / hod.

Od pana profesora Josefa Voříška jsme dostali dopis s upřesněním fotografií v minulém Aerovkáři.

Vážení pánové!

Všichni příbuzní příznivci AEROvek jsou velice rádi, že konečně došlo na několik tátových předválečných, či válečných fotografií s AERO tematikou. Jen litujeme, že fotky nejsou popsány. Pro Vaši informaci je fotka na titulu a další dvě fotky cinkáčů z lomu v Prokopském údolí, je na nich Turek a byly to fotky reklamní. Portrét je pana ing. Kepky, jehož syn ode mne fotku po zvětšení dostal a byl nadšen tátovým portrétem. Na fotografii vedle je můj otec na „rallye“ Sicílie při spravování pneu, které tam hořely. Říkal, že jejich cinkáč měl motor 1500 ccm! Vlevo dole je v cinkáči na dvoře jakýsi pán z feditelství fabriky, nevím, kdo to byl.

Josef Voříšek jun.

Z knihy V. Heinze a V. Klementa **Z DĚJIN AUTOMOBILU** z r. 1931.

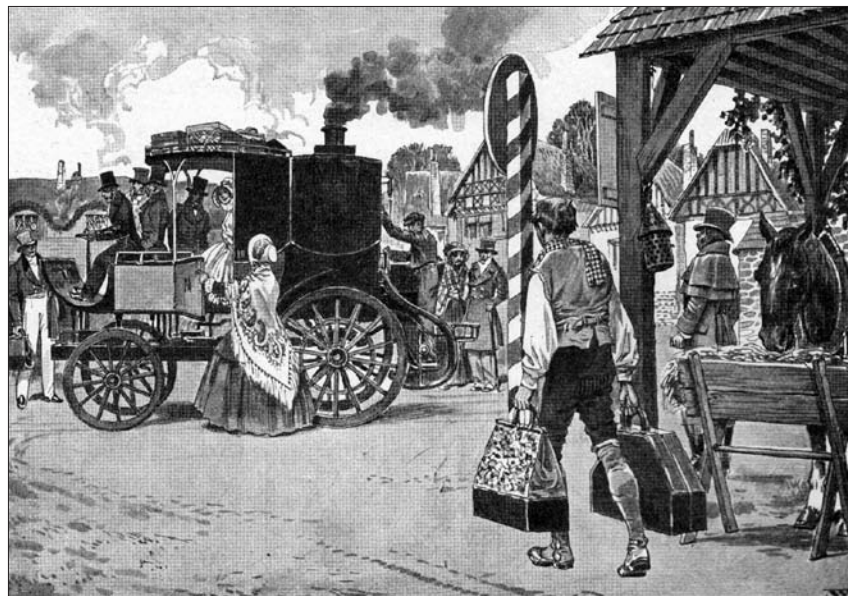
17. pokračování o automobilech na páru.

Z historie automobilu – PÁRA V DOPRAVĚ

64

MACERONI A SQUIRE

Anglie 1833



Francis Maceroni (Macerone, Marceroni) byl z úspěšných vrstevníků Hancockových a zaujímá významné místo mezi průkopníky parního vozu. Narodil se r. 1788 v Manchesteru jako syn italského obchodníka, usídleného v Anglii. R. 1824 vidíme ho v Itálii jako adjutanta Muratova. R. 1825 – 1828 je zase v Londýně a pomáhá Gurneyovi přemáhat peněžní nesnáze, vzešlé ze stavby parních vozů. Ale nedůvěřuje v Gurneyův úspěch, zanechává parního vozu a jde do Cařihradu, odkudž se vrací do Londýna r. 1831. Společiv se se Squirem, který dříve pracoval u Gurneye, získal r. 1833 patent na parní kotel, skládající se z 81 kolmých válcovitých trubek v 9 řadách, se sběračem páry uprostřed a o pracovním

tlaku 29 atmosfér. Ventilátor podporoval hoření paliva. Sestrojil vůz pro 11 osob, který Gordon popisuje jako „dokonalý vzor neúporné vytrvalosti“ a o němž praví, že jezdil 18 – 20 mil v hodině. Maceroni byl i obratný v rozvíjení obchodu. Jeho dílna byla otevřena každému návštěvníku, k pokusům zval žurnalisty, inženýry a zástupce vědy a žádal je, aby kontrolovali výkony. Proto tisk píše hojně o jeho jízdách. Vůz se chváří jako nejjednodušší, dokonale bezpečný. Konstatuje se rychlost 16 mil v hod., že jezdil týdně mezi Paddingtonem a Edgwarem bez poruch, že ujel 1700 mil bez oprav, že vyjel příkrý kopec v Harrow on the Hill rychl. 7 mil v hod., že jezdil několik neděl r. 1834 z Oxford Street do Edgware, do Uxbridge po bidných silnicích a přece 16 mil. rychlostí. Druhý vůz byl pro 16 osob i se zavazadly. R. 1834 se Squire a Maceroni rozešli. Maceroni v peněžní nesnázi požádal italského žida Asdu, aby vzal vozy na pevninu. Asda mu slíbil 1500 liber za podíl na patentech, zadaných v Belgii a ve Francii a zavázal se, že do 6 neděl jeden z vozů vrátí do Londýna. Ale šeredně zklamal!

Belgické žurnály záhy psaly pochvalně o jízdách v Bruselu. Druhý vůz se stejně zatím osvědčoval v Paříži, kde Journal de Paris chváří, že je elegantní, tišší a lehčí než jiný, ukazovaný před několika měsíci (míněn Dietzův). Svezl se v něm i francouzský král, jenž obdaroval Asdu, který se vydával za vynálezce, stavitele a jediného majitele vozu. Asda přijal od kapitalistů 16.000 liber za patent, ale Maceroni neviděl ani šiling. Bylo mu všechno zabaveno, takže se octl na pokraji vyhladovění. R. 1837 se pokouší o společnost pro stavbu a jízdu svých vozů, ale plán se rozplynul, poněvadž nemá vozu, který by předvedl. Ani druhý pokus po roce nemá úspěchu. Maceroni činí výzvu v novinách, že poskytne-li mu kdo peníze na stavbu vozu, dojde s ním z Londýna do Birminghamu a zpět dříve, než kterýkoli vůz vykoná jen cestu tam. Zaručuje se za přesnou konstrukci vozu, který nechá finančníkovi za slušných podmínek. Konečně r. 1841 začne The General Steam Carriage Co. vyrábět vozy podle jeho patentu. První postavil Real v Greenwichi. Vůz jede do Bromleye 8 mil za půl hodiny a stejně zpět. Vyjede pěkně kopec Blackheathil se 17 cestujícími. Akcionáři jsou nadšení, ale zase svízeli! Maceroni se zavázal dodávat vozy po 800 librách, ale Real žádá 1000 liber, poněvadž prý přes 200 liber ho stály zkoušky. Spor mezi společností a Realem odpykal Maceroni. Koncem r. 1841 nabízí na prodej patentní práva na svůj parní kotel, který se tak osvědčil. Nepokojný duch, ustavičně plný plánů, sdílí nešťastný osud Trevithickův a jiných vynálezců.



Fr. Maceroni.

V časopise **Jawa** časopis našich motoristů z února 1939 jsme objevili článek od JUDr. Jaroslava Freie, dlouholetého

zaměstnanec firmy AERO, o němž jsme zveřejnili obsáhlý článek v Aerovkáři č. 4/2011. I když článek není aerovkářský, je zajímavý tehdejšími pohledem člověka – automobilového technika – na rozvíjející se dálniční síť v Německu. Na mapce Německa je ČR již okleštěná o pohraničí. Jelikož je článek rozsáhlý, najdete jeho druhou část v příštím čísle.

Připravil Karel Jičínský



DÁLNIČE

DR. J. FREI

a její dopravní, technický a hospodářský význam pro stát, motorismus a průmysl.

Revoluční změna evropských poměrů, jejímž středem byl v říjnu m. r. náš stát, způsobila hluboký převrat v našem vnitropolickém i hospodářském životě. Ideologie, až do té doby platné, přestaly být základem naší politiky, a hospodářské řády a plány, do té doby prováděné a uznávané, se diametrálně změnily.

Jedním z prvních výrazů nových poměrů bylo rozhodnutí, že bude postavena automobilová silnice pro dálkovou dopravu — dálnice — jejíž projekt byl již před dlouhou dobou navržen průmyslníkem Dr. J. A. Baťou.

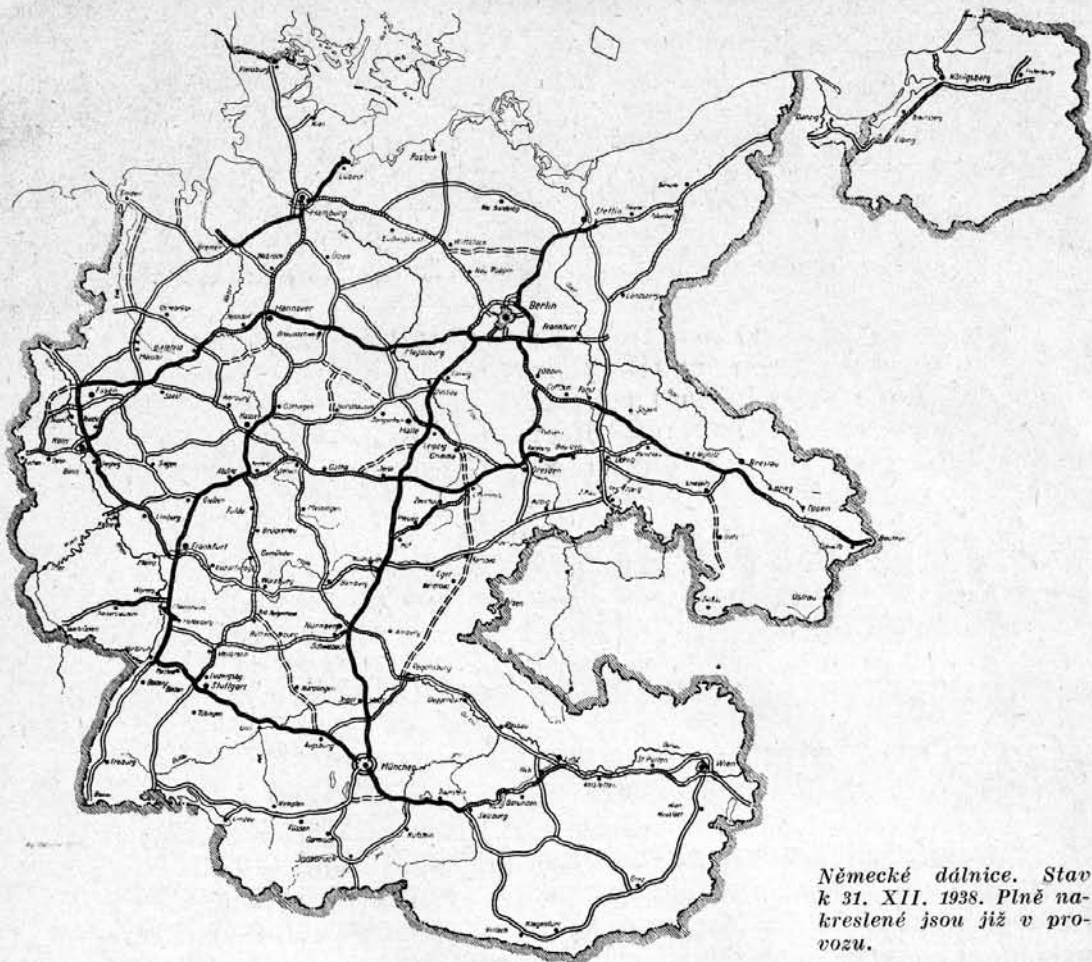
Náš motorismus jistě velmi vřele vítá naději, že mu v krátké poměrně době bude k dispozici dokonale postavená magistrála, určená jen pro dopravu motorovými vozidly, ač by k svému řádnému rozvoji potřeboval ještě mnoho zásahů jiných, které by mu pomohly v jeho základu: Hospodářsky spravedlivé úpravě *provozních* nákladů. Doufejme, že i v tom mu bude co nejdříve a nejúčinněji pomoheno.

Dálnice se bude stavět již na jaře letošního roku, takže nejdéle za dvě leta budeme po ní moci projeti alespoň historické země od východu k západu, aniž bychom se musili zastavovati u zavřených závor železničních, které jsou pro nás všechny jistě výrazem dosavadního nedocenení motorismu, co důležité dopravní složky moderního státu.

Stavba dálnice je důstojný projev pevného odhodlání státu i národa vytvořit si za nových, těžších podmínek ve zbylém území lepší podmínky *příštího* života, protože svými hospodářskými i praktickými důsledky *projeví se nejúčinněji teprve pro příští naše generace*.

Předpokládáme, že bude stavěna podle nejmodernějších vzorů německých, kde dosavadní systémy stavby silnic byly přivedeny k takové dokonalosti, že dálnice, čili, jak v Německu jsou pojmenovány, Reichs-Auto-Bahnen, předběhly o 50—100 let dnešní vývoj motorových vozidel a plně bude možno jich využití teprve v budoucnosti.

Pravda tohoto tvrzení je zřejma z toho, že německé RAB daly konstruktérům a výrobcům motorových vozidel řešiti tolik problémů



Německé dálnice. Stav k 31. XII. 1938. Plně nakreslené jsou již v provozu.

a tak vážných, že vývoj vozidel bude jen pomalu doháněti poměrnou dokonalostí dálnic.

Německo svou sítí přes 3000 km hotových RAB, která byla postupně od r. 1933 odevzdávána provozu, je stát s nejlepší silniční sítí světa. Zkušeností, jichž získali němečtí technici od r. 1933, musíme dnes použít my, abychom svou dálnici postavili co nejlépe a nejúčelněji, neboť je pro nás hospodářsky mnohem těžší a důležitější problém, než RAB pro Německo.

Německých zkušeností musíme použít hlavně, chceme-li odpovědět na základní otázky:

1. co znamená dálnice pro dopravu,
2. zda se dálnice vyplatí,
3. jaké úkoly dává technikům ve stavbě vozidel.

1. Co znamená dálnice pro dopravu motorovými vozidly.

Dálnice je stavěna a organizována výlučně pro dopravu motorovými vozidly. Již při určování její trasy je proto vyloučeno vše, co plynulou jízdu vozidel ruší a ztěžuje: je vedena pokud možno stále přímým směrem s co nejmenším počtem zatáček, jejichž poloměr je co největší a dráha na vnější straně zvýšena, aby rychlost v nich nemusela být zmenšována. Na některých místech německých RAB jsou zatáčky provedeny ve velikém příčném sklonu, takže je možno jimi projíždět rychlostí i 100 km/hod.

Vyhýbá se vesměs obydleným místům, vesnicím i městům, s nimiž je spojena jen odbočkami. Její stavba nesmí být nikde rušena křižováním s jiným dopravním prostředkem, s normální silnicí, se železnicí atd. Pokud se tyto jiné dopravní prostředky musí s dálnicí

křížiti, děje se tak podjezdy a nadjezdy (viz obrázky v minulém ročníku »Jawa«) nebo tunely. Křižovatky dvou *dálnic* a křižovatky se silnicemi na systém *dálnic* připojenými, jsou provedeny tak, že hlavní těleso *dálnice* běží dále nerušeno, a je spojeno s druhou *dálnicí* neb silnicí systémem příjezdů, zaručujících úplnou bezpečnost provozu.

Těleso *dálnice* je rozděleno na dvě dráhy, každá pro jeden směr, které jsou od sebe odděleny pruhem trávníku, keřů neb stromů, které zamezují oslňování při jízdě v noci.

Na německých RAB je také dbáno, aby *stoupání* i na hornatých úsecích bylo co nejmenší. Ve vnitrozemském systému RAB jsou největší stoupání 8%.

Vozovka každého směru jest rozdělena na *pomalý* a *rychlý* pás. RAB jsou stavěny buď z betonu nebo dlážděny drobnou žulovou kostkou, takže trvanlivost je při dokonale rovném povrchu co největší.

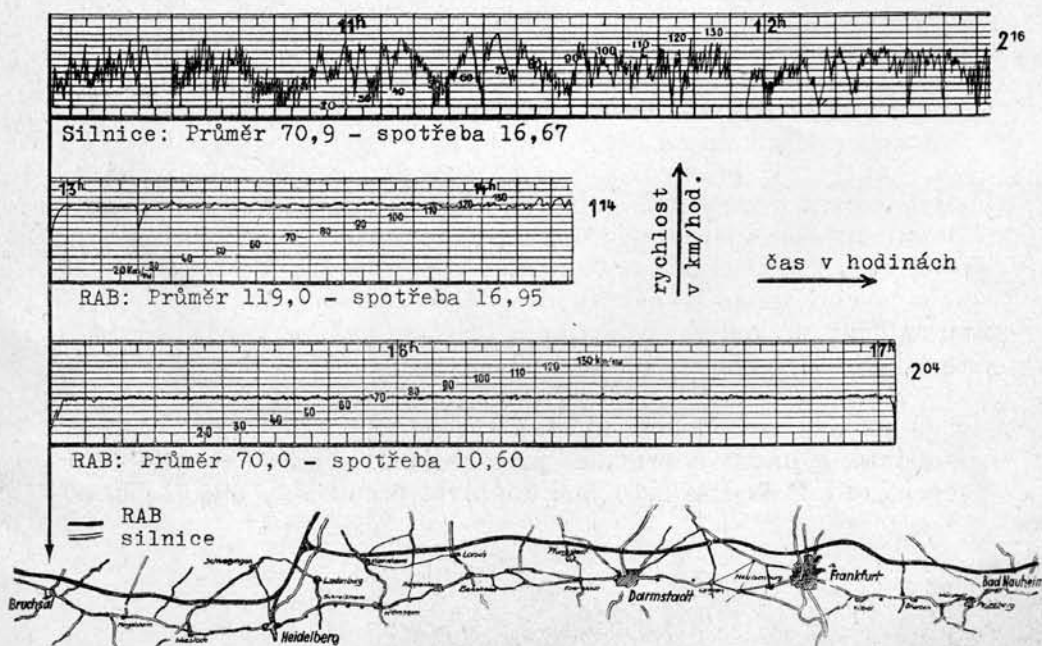
Německé zkušenosti za posledních pět let, v nichž jsou již *dálnice* v Německu užívány, ukazují, že jízda po *dálnicích* je

rychlejší,
úspornější a
bezpečnější.

Bylo vykonáno mnoho dlouhých zkoušek (za osobního dozoru prof. dr. Todta, technického »otce« RAB a generálního inspektora silničního pro Německo). Výsledky těchto zkoušek, shrnuté v knize dr. Todta: »Die Wirtschaftlichkeit von Autobahnen«, ukazují přesvědčivě, že stavba *dálnic* jest alespoň pro Německo skutečně oprávněna a že je dobrou investicí. Zkoušky se konaly s naprostou objektivností a nejdokonalejšími měřicími přístroji. Protože v Německu je několik tratí, jež spojují různá místa jednak *dálnicí* a jednak normální silnicí, jsou to přesné zkoušky *porovnávací*, které dávají velmi zajímavé výsledky.

Na trati z Bruchsalu do Bad Nauheimu byly konány tyto zkoušky s vozem Mercedes-Benz, s šestiválcovým motorem obsahu 2.3 l, na němž byla při nich kontrolována činnost všech hlavních orgánů.

Při jízdách po silnici i po *dálnici* bylo užito na voze *tachografu*,



Od pana Radima Kříhy jsme obdrželi novinový výstřížek s inzerátem o **Oficiální opravně vozů AERO** pana Václava Halounka v Hradci Králové. Mnoho aerovkářů pana Halounka pamatuje. Do konce života se věnoval opravám převážně motorů. Vzpomínku k dvacátému výročí jeho úmrtí jste si mohli v Aerovkáři před časem přečíst.

Inzerát je pravděpodobně z roku 1939. Datum, kdy noviny vyšly, na výstřížku bohužel není.

– red. –

MAJITELŮM VOZŮ Aero

DNEM 1. ZÁŘÍ t. r. PŘEVZAL JSEM Aero

GENERÁLNÍ ZASTOUPENÍ AUTOMOBILŮ Aero

V HRADCI KRÁLOVÉ • KARLOVA TŘ. 867 • TELEFON 636

Prodej nových i zánovních automobilů • Výhodné výměny

**OFICIELNÍ
OPRAVNA VOZŮ**

Aero

**VÁCLAV
HALOUNEK**



Aerovejšlap 2013

Tradiční každoroční „Aerovejšlap“ se letos uskutečnil 12. ledna v okolí Horoměřic. S ohledem na věk většiny aerovkářů byl opět o něco kratší co do ušlých kilometrů. Věk účastníků však zajistil delší čas na jeho zdolání. Snímek zachycuje tvrdé jádro ACC Praha (opět bez šéfa). Za přípravu trasy a pohoštění patří dík Marii a Karlovi Petschkeovým.

– za redakci JK –



STANOVY AERO CAR CLUBU V PRAZE

V knize Karla Jičínského „Automobily Aero a jejich doba“ se dočtete na str. 44, že Aero Car Club byl založen 23.7.1930, a to ještě před prodejem první aerovky. Nestává se často, aby se nám na redakční stůl dostal historický materiál, o kterém asi ví již málokdo. I stalo se. Tím materiálem jsou stanovy tehdy vzniklého ACC. Zajímavé je, že nejsou datovány, ale na poslední straně pod čarou je datum 17. března 1932, kdy byly schváleny Ministerstvem vnitra republiky československé.

Historický materiál by měl patřit do Historické rubriky, ale je tak trochu poučením, že zájmový klub by měl mít i dnes jakási pravidla své činnosti, a proto jsem je dal do Společenské rubriky a v Aerovkáři se s nimi setkáte na pokračování.

– JK –

STANOVY AERO CAR CLUBU V PRAZE

STANOVY.

Čl. 1.

Jméno, sídlo a účel klubu.

Jméno klubu jest „AERO CAR CLUB“ sídlem jeho jest Praha.
„AERO CAR CLUB“ sdružuje majitele vozů AERO a jejich příznivce a hájí jejich zájmy ve všech směrech.

AERO CAR CLUB bude v dalším označován A. C. C.

Čl. 2.

Činnost klubu.

Za tím účelem:

- a) pořádá klubovní schůze s vědeckými a odbornými přednáškami, nebo pěstující společenský styk mezi automobilisty.
- b) zřizuje a udržuje místnosti klubovní, čítárnu s odbornou literaturou a pomůckami a vydává publikace.
- c) pořádá závody, soutěže klubovní a veřejné, odborné výstavy, výlety a jízdy.
- d) A. C. C. bude usilovati, aby jeho členové zachovávali žádoucí disciplínu při jízdě na veřejných komunikacích a poskytovali si vzájemně pomoc při provozování jízdy motorovými vozidly.
- e) bude cvičiti členy i řidiče v jízdě a mechaniky v provádění oprav na strojích motorových.

- f) A. C. C. poskytuje svým členům potřebné cestovní informace a opatřuje pro ně vhodné cestovní pomůcky.
- g) A. C. C. opatřuje pro své členy listiny, potřebné k překročení hranic států cizích a k jízdě do ciziny.
- h) A. C. C. vede seznam vhodných hotelů, garáží, správkáren, skladů součástek, pneumatik, benzínu a p. doma i v cizině a zprostředkuje svým členům jejich používání za nejvýhodnějších podmínek.
- i) A. C. C. uděluje svým členům právní a technickou poradu ve všech jejich záležitostech, týkajících se motorové turistiky a jízdy motorovými vozidly.
- j) A. C. C. zprostředkuje svým členům výhody při pojišťování motorových vozidel, nákupu pohonných látek, potřeb a pod.
- k) A. C. C. uzavírá smlouvy a dohody s kluby a korporacemi domácimi, pěstujícími turistiku jichž mohli být účastní výhod jimi docílených a aby bylo docíleno žádoucí spolupráce ve všech oborech turistiky.
- l) A. C. C. zřizuje v ČSR odbočky jako odštěpné spolky.

Čl. 3.

Jednací řeč.

Jednací řeč je československá. Odbočky jednají v řeči většiny.

Čl. 4.

Členství klubu.

- Členové A. C. C. jsou:
- a) protektor klubu, jehož volí valná hromada na návrh výboru.

b) členové čestní dočasní, jež může jmenovati valná hromada na dobu správního roku z vynikajících osobností, jež se zasloužili o A. C. C. nebo automobilismus vůbec.

c) členové zakládající, jímž se stane ten, kdo zaplatí mimo zápisného obnos Kč 1000.— jednou pro vždy a je za člena přijat.

d) členové řádní, kterým může se státi ten, kdo vlastní vozidlo zn. „AERO“ nebo ten, kdo má zájem o automobilovou turistiku neb automobilismus vůbec, přihlásil se za člena řádného a byl přijat.

e) členové přispívající, jímž může se státi každý, kdo nevlastní motorové vozidlo a za člena přispívajícího se přihlásil a byl přijat.

Přihlášku za člena nutno podat na přihlašovací listě klubem vydaném, jež musí být předložena výboru v následující schůzi, který pak rozhodne o přijetí, event. tuto zamítne bez udání důvodů.

Protektorem klubu a členem čestným dočasným může být zvolen i nečlen A. C. C.

O přihlášce jednou zamítnuté nelze jednat znovu před uplynutím 6 měsíců.

Přijetím přihlášky podrobuje se člen klubovním stanovám a povinnosti zaplacení členské příspěvky ve vyšší valnou hromadou stanovené.

Každá přihláška musí být doložena zápisným, jež se v případě nepřijetí vrátí.

Čl. 5.

Práva a povinnosti členů.

Členové mají právo vyžádat si podpory klubu v záležitostech motorové turistiky a provozování jízdy motorovými vozidly, jak jest v čl. 2., odst. i) blíže naznačeno.



Vážení aerovkáři.

Tímto oslovením začíná každý úvodník našeho oblíbeného časopisu, co má paměť sahat. Já si ho dovoluji trochu rozšířit. Vážení a milí aerovkáři, konečně. Konečně se mi podařilo vyrazit svou novou třicítkou a to přímo na 31. evropský sraz aerovkářů do Nordrachu, v krásné krajině Schwarzwald, kam nás pozvali Heinz a Marta

Hettlerovi. Teď jsem měl připraven popis cesty z domova na setkání a zpět, a popis jeho průběhu. Podstatnou část, popis setkání jste se dočetli již v minulém čísle v příspěvku od Hedwigy a Richarda Stockburgerových.

Já tedy začnu trochu obšírněji. Myšlenka účasti na evropském srazu s třicítkou byla odstartována již někdy v roce 1994. Tenkrát již bylo jasné, že cestovat po ose s cinkáčem po Evropě není jen tak. Vozit aerovku na vleku jsem v podstatě nemohl. Neměl jsem ani vhodné auto a ani řidičák na vlek přes 350kg. Ten řidičák vlastně nemám dodnes. Začal jsem koketovat s myšlenkou na aero 30. V roce 1995 se sen stal skutečností. Do garáže ve Vysočanech přijela po ose a vlastní silou dvojic třicítka řízená panem Wondrákem. Po formalitách, tenkrát ještě na dopravním inspektorátu policie ČR, jsem se stal jejím provozovatelem. Na to, abych ji začal provozovat, jsem se vzhledem k jejímu omšelému vzhledu (stála nějakou dobu pod plachtou na sídlišti v Bohnicích) nějak necítil. Začal jsem ji tedy nikoliv provozovat, ale „renovovat“. Při této akci jsem zjistil, že některé plechové díly karoserie nejsou plechové, ale jaksi textilní, vyztužené jakousi neznámou hmotou. Z této hmoty jsem vydoloval motor, převodovku, přední a zadní osu a ostatních pár drobností. Moje prvotní nadšení se odebralo někam kousek nad kolena. To byl podzim roku 1995.

Při lednovém výstupu ze Sraškova na Říp jsem se dohodl s tenkrát ještě mladíky aerovkáři Stauchy, že se mé karoserie ujmou. Kastli jsem naložil na vlek, a hurá do nedostavěné dílny v Lišnici. Nikdy nezapomenu na jejich vlídné přijetí. Nepamatuji se, který z nich to byl, ale jeho výrok si pamatuji dodnes. „Hm, opravit, než ty blatníky zalepím, to je budu mít dřív nové“. A nadšení bylo opět kousek nad kolena. Pravda ale je, že jsme po opískování zjistili, že podstatná část karoserie je v dobrém stavu a že je třeba vyměnit pouze podlahu a zmíněné zadní blatníky. A jak chlapci řekli, tak také udělali. Po roce se zbrusu nová karoserie stěhovala zpět do garáže do Vysočan a já se plný odhodlání vrhnul do renovace. Celou karoserii jsem natřel základovkou, motorový prostor a vnitřek černým industrolem. Po této operaci se práce na aerovce velmi zpomalily, až ustaly úplně. Na několik let. V té době jsem měl jiné starosti a můj elán byl opět na obvyklém místě.

V té době se stala pro moji třicítku jedna poměrně významná událost. Aerovkáři otec a syn Michal + Michal se zabydleli v jednom z objektů končící letecké fabriky v Letňanech. Z bývalé „třískárny“, sběrný a třídírný špon z obrábění, vybudovali nikoliv autodílnu, ale dílnu renovátorskou, kterou stále rozšiřují, vestavují a nastavují. Tím mě probudili z několikaletého spánku a představ, že snad se v té třicítce nikdy nesvezu. Moje nadšení povyiezlo ze svého oblíbeného místa a já začal kolem Michalů kroužit. Snažil jsem se jim namluvit, že když se neujmou moji třicítka a nevdechnou jí život, že přijdou o neopakovatelnou životní šanci. Na to mi samozřejmě neskočili. Pravděpodobně po mnohonásobném naléhání našich společných aerovkářských přátel a mých zdvořilostních návštěvách, jako že jdu náhodou kolem a že mě rádi vidí, svolili. Aerovka se po kouskách opět, tentokrát naposledy, někam stěhovala a to z Vysočan do Letňan. Na dva roky, které utekly jako voda.

Mezi tím, jak aerovka dostávala konečnou podobu, podlehl jsem vábení kamarádů aerovkářů a účastnil se dvou evropských srazů. Ve Švýcarsku a Německu. Pokaždé jako spolujezdec Jardy Dufka v jeho třicítce. V roce 2011 jsem asi při doplňování kvasnicových tekutin před celým aerovkářským světem slíbil, že v roce 2012 přijedu už jako jezdec ve svém dvousicu. Od té doby mě aerovkáři a i někteří neaerovkáři sice normálně zdravili, ale s takovým malým dovětkem – tak co nebo tak jak.

Přežrali jsme Vánoce, přepili Silvestra a byl tu rok 2012 s takovým vzdáleným datem 24. srpna a městečkem Nordrach. Ještě před Vánoci byla aerovka obdařena lakem, též od aerovkáře, tentokrát Petra. Bedny s díly se pomalu vyprazdňovaly a aerovka dostávala konečné obrysy. Dostala světla, doplňky a začala vrčet. Nebudu popisovat drobné dětské nemoci a jejich léčení, ale pořád chybělo něco podstatného. Nebylo na čem sedět a nebyla střecha nad hlavou. Dojednaný čalouník práci odřekl a nastal obávaný stresík. Nakonec se nám podařilo jednoho čalouníka přemluvit, aerovku vklínit mezi jinou práci a opět svítla naděje, že se v klidu já i aerovka naučíme jezdit. Práce na čalounění se neskutečně protahovala a účast na setkání se vzdalovala. Nakonec se podařilo dodělat i čalounění a začal jsem se já i aerovka učit jezdit. První jízdu jsem absolvoval po Letňanech s tankováním benzínu a uvolněním kabelu ze spínací skříňky. Později jsem jezdil z chaty v Ondřejevě do práce do Prahy na Lhotku a zpět, cca 80 km. Když bylo třeba, a ono bylo třeba, tak do Letňan. Trochu odpočívalo dynamo a nechtělo vydat proud, ale po zásahu aerovkáře Jardy si dalo říci.

Byl sestaven silný tým účastníků zájezdu. Petr s Aničkou, Petr s Lenkou, Petr s Natašou, Pepa s Evou, Jirka s Evou, Karel s Marií a Já s Jardou. Odjezd byl dohodnut na středu 22.8. ráno. Já s Jardou jsme vyjeli už v úterý odpoledne s cílem Velká Hleďsebe u Mariánských Lázní, Jardova příjezd. Cesta v poklidu, zastávka v jakémsi supermarketu, nákup tekutin a cíl úterní cesty. Příjemné posezení u grilu, trochu piva, trochu destilátu a dobrou noc. Příjemné ráno, rozloučení s milými hostiteli.

Středeční etapa byla naplánována naprosto logicky. Já s Jardou pojedeme s novým motorem opatrně dohodnutým směrem, ostatní co to dá se nás budou snažit dohonit. Někde v Německu nás dojedou, abychom do Wiesthalu, k Frantovi a Aťce Budínských, přijeli společně. Ona se ale vloudila chybička. Tým z Prahy vyrazil s „menším“ zpožděním, takže jsme měli s Jardou až nemravný náskok. Jeli jsme klidně a pomalu po předpokládané trase, ale myslím, že vinou různých uzavírek a objížděk bychom se stejně nesjeli. Bez chvatu a problémů jsme dojeli až k Budínským a za nádherného počasí na nádherné terase začali doplňovat tekutiny. Po nedlouhé době se z protějšího svahu, po kterém vedla příjezdni silnice, začal ozývat charakteristický zvuk dvoucylindrovek. Rázem se údolí, ve kterém se městečko rozkládá, zahalilo do namodralého závoje. V úchvatné koloně se řtili závratnou rychlostí k cíli své cesty. Pozdravení s hostiteli, ukázka Frantových zdvihadel a posouvadel, hydraulik se nezapře, malé občerstvení, doplnění tekutin a odjezd do hotýlku ve vedlejším městečku. Večeře, doplnění tekutin a dobrou noc. Je před námi čtvrtek, volný den s programem připraveným Frantou a Aťkou.



Krásné ráno, běžná kontrola aerovek, doplnění vody do chladiče. F+A naplánovali krásný klidný výlet zvlněnou lesnatou krajinou Spessartu. Zastávku naplánovali v soukromém muzeu pana Zimmermanna, bývalého motocyklového závodníka (vrstevníka Agostiniho, Šťastného, Havla). Má v něm vystavené velké množství sportovních motocyklů, automobilů, člunů, vodních kluzáků a dalších technických exponátů. Shodli jsme se, že většina exponátů pochází z bývalé NDR. Pravděpodobně je získal v době, kdy se Německo spojovala a soudruzi z NDR měli jiné starosti a prodali, co se dalo. Malé občerstvení a pomalý návrat pohodovou krajinou zpět do hotýlku. Běžná kontrola aerovek, večer, doplnění tekutin a dobrou noc.

Ráno nás čekalo jakési neurčité počasí a celodenní etapa do Nordrachu, místa evropského setkání. Po zapakování a natankování jsme byli připraveni vyrazit. Dohodli jsme se, že pojedou s Jardou první, a ostatní se přizpůsobí tempu, které bude vyhovovat mému novému motoru. Vyrazili jsme a jízda po vedlejších silnicích probíhala až překvapivě klidně. To trvalo až do chvíle, než jsme se přiblížili k přivaděči rychlostní silnice. Na něm byla omezena rychlost na hodnotu, kterou aerovka nemůže dosáhnout. To ovšem nebránilo německým policajtům, aby si tam nerozbalili svoje nádobíčko na měření rychlostí. Nevím, jestli se aerovka lekla té omezené rychlosti nebo já pod dojmem široko daleko nejpomalejšího předmětu na silnici trochu přidal a motůrek se maličko přidřel. Trochu zakvičel a pak se zastavil. Vždyť to znáte. Okamžitě vypnout spojku, vyřadit na neutrální a nechat aerovku plachtit co nejdéle, aby se ochladila. To vše jsem pudově udělal a začal v hlavě kombinovat možnosti, jak dostat aerovku do Prahy. Mezitím jsme potichu doplachtili až před policajty. Ti nás po očku pozorovali a čekali, co se bude dít. A ono se dělo. Jako masačky se slítili ostatní, aerovky postavili před radary, navlékli si oranžové vestičky a začali mi pomáhat. Policajti se chovali velice přátelsky a snažili se nám pomoci. To nakonec nebylo třeba, protože motor vychladl, uvolnil se a pravidelně bez klepání a ztráty výkonu běžel. Přidření bylo minimální, motor ani nezvonil, ani neztratil výkon. Po necelé hodině jsme opět vyrazili a moje sebevědomí opět zalezlo.

Na pozdější oběd jsme zastavili u čerpací stanice s velkým odpočívadlem a restaurací. Než jsme nakrmili aerovky, nezačalo pršet, ale spadla najednou celá obloha. Sotva jsme stačili natáhnout střechy. Pokusili jsme se přival deště přečkat u kávy v restauraci. Protože déšť neustával a do cíle bylo ještě daleko, museli jsme vyrazit. Tak jsem si poprvé vyzkoušel jízdu pod střeškou a téměř na slepo. Protože jsme jeli proti větru, tak déšť asi po padesáti kilometrech ustal a jelo se zase v pohodě. Nordrach je malé lázeňské městečko v jednom z mnoha údolí Černého lesa. Nebylo jednoduché podle navigace, každý má pochopitelně od jiného výrobce, a ne zrovna podrobné mapy, najít to správné. Tak jsme jezdili po dvorech, cyklostezkách, opuštěných železničních násypch a hlavně proti sobě. Malá náplast na naše zoufání bylo víření několika německých aerovkářů s vlekem a stejným cílem, najít cestu do Nordrachu. Těm se obracelo a vracelo podstatně hůř. Po několika manévrech se nám podařilo trefit to správné údolí se správnou silnicí a v pozdním pátečním odpoledni jsme dorazili na místo setkání.



Po přivítání všech se všemi, sdělení prvních dojmů, nezbytné prezentaci a ubytování jsme se odebrali se všemi aerovkáři doplnit co možná nejvíce tekutin. Tato zodpovědná činnost nám vydržela nějaký čas přes půlnoc. Co se dělo od pátečního odpoledne do úterního rána jste se dočetli v minulém aerovkářství v článku od manželů Stockburgerových.

A bylo úterní ráno. Rychle opustit pokoj, nasnídat, natankovat, dolít vodu do chladiče a vyrazit do Prahy. Za jeden den se to

dá ujet. Začátek cesty začal poměrně hrboolatě. Nahoru, dolu, hodně nahoru, uvařit, hodně dolu. Mezi tím doleva doprava... Začalo být jasné, že po vedlejších silnicích za den do Prahy nedojedeme. Takže před Stuttgartem jsme najeli na dálnici směr Norimberk. Jirka s obytným autem a vlekem s cinkáčem uzavíral naši pomalou kolonu. To zaručovalo jakou takous bezpečnost. Protože, ač pomalý, tak dostatečně velký a viditelný. V podvečer jsme se dostali před hranice a při tankování došlo k poslední změně plánu. Mně se nechtělo přijet pozdě večer či brzy ráno do Prahy. Musel bych na Lhotku, zaparkovat aerovku, přeházet věci do auta, odvézt Jardu do Chaber a sebe na Jižní Město. Přijali jsme proto nabídku Jardova bratrance a zamířili opět do Velké Hleďsebe. Tam jsme přijeli kolem osmé hodiny a v klidu doplnili tekutiny. Ve středu ráno už nám nic nebránilo v klidné jízdě do Prahy. Ostatní aerovkáři dorazili bez potíží do Prahy kolem půlnoci.

Na závěr jen několik poznámek na okraj.

Více denní setkání se zajištěným programem je určitě příjemnější než setkání dvoudenní. Zejména když je tak daleko. Mně, odchovaného šipkovými itineráři, časovými kontrolami, měřenými úseky, jízdami pravidelnosti a zručnosti na setkání něco schází. Schází mi alespoň jeden, opravdu sportovní den. Chápu, že jízda podle zkopírované mapy za doprovodným vozem do zajímavých míst a objektů a přestávkou na oběd se dá pořadatelsky zvládnout ve třech, čtyřech lidech a většine posádek asi vyhovuje. Ale vždyť aerovky jsou sportovní auta, tak proč jim nedopřát trochu sportu. Vždyť se ten sport nemusí brát až tak vážně. Proto velký dík Heizovi a Martě Hettlerovým za krásně prožitý v krásném prostředí s krásnými zážitky prodloužený víkend.

Česko může Evropě jen tiše závidět Michaela Straucha. Jeho zapálení pro vozítka, která nemají s Německem nic společného, je obdivuhodná. Jeho badatelská, propagační, organizátorská a archivátorská práce důstojně navázala na práci Wilfesta Bruckera a dovolím si vyslovit přesvědčení, že ji v mnohém i překonala. Michaeli, díky.

Nakonec, ale ne v poslední řadě, děkuji všem kamarádům aerovkářům, kteří mi tento zážitek umožnili. Nebudu je jmenovat, nebudu jim dělat reklamu, oni sami dobře ví, kteří to jsou a co pro moji aerovku udělali.

Ještě jednou děkuji.

Jirka Zítek



Od jednoho koně ke třiceti aneb staré lásky nerezaví (že nerezaví ... ?)

Vyprávění pana Svatopluka Srby – II. pokračování.

Rodinné podmínky motorizaci vynechaly a při studiích nebyla v mém dosahu ani dvoukolová. O to víc jsem využíval dvě kola s jednou silou – vlastní, na silnici, v terénu i v pelotonu. Na Prahu – Varšavu, mladistvý to sen, jsem zdaleka nedosáhl, ale rychlost vášně zůstává. Proto stále preferuji jízdu „v povětrí“, bez střechy, se sklopeným sklem ... v čem jiném než v aerovce. Pak se ta rychlost krásně znásobí. Pozor však na dlouhé šály! Do drátů, jako Isadofe Duncanové, se alespoň u třicetky a padesátky nezapleťte, když se však řádně rozjedete, hlavu vám omotají spolehlivě. Mám ověřeno!

(I. Duncanová – dramatický život tanečnice ukončila v Nice r. 1927 šála v kole jejího kabrioletu.)

Cestu k motorizaci jsem uvedl láskou k jedné koňské síle na čtyřech kopytech a musím ji ještě jednou akcentovat. Taky se u ní vyznač pohybuje v tom volném povětrí, jako cyklisté nebo aeroroadsteři. Aerovka vás sice tak snadno nevyhodí ze sedla, ale hlavu může mít stejně rozmarnou. Že jsou zejména stará auta živým organismem přece nikdo nepochybujeme. Příbuznost se může zdát bizarní, ale koně i auta jsou v historii shodně významnými atributy dopravy, sportu i zábavy. A starosti s péčí a „ustájením“ si vzájemně nezadají. O krizových situacích ani nemluvě.

Já mám těch paralel několik. Od mala jsem snil o koních i o autech. S jezdeckvím jsem začal v šestnácti a holdoval mu téměř desetiletí. Lásky nebylo, ale studium a láska rozšíření omezilo míru naplňování. Na auto došlo teprve se založením rodiny, zato s koňmi jsem to měl naopak. Jezdeckví v padesátých letech – buržoazní sport, určený k likvidaci. Tahle historie do Aerovkáře zrovna nepatří, ale odraz tehdejší doby ano. Perličkou je, že motorismus, jezdeckví a spousta dalších sportů a zájmových činností spadala povinně pod organizaci SVAZARM, sdružující tzv. branné sporty. Forma přejatá z východních vzorů, s ideologií především, sloužila zejména k účelu mít všechny amatérské zájmy pod kontrolou politické moci. Jistě, i pod hlavičkou Svazarmu se mnohé sporty úspěšně rozvíjely a vybuďovalo se mnoho hodnotného. Ale to nebylo výsledkem vnucovaného ideologického humbuku, prázdných hesel a hlášení. Za klady stálo vždy jen úsilí nadšenců, doprovázené často skřipěním zubů. Také jsem prošel školením inventaristů a nějaký čas sloužil této funkci (při téměř nulovém majetku) jen proto, aby přežila alespoň zbytková tradice ACC z nadějnějších let. A osud starých i cenných aut a motocyklů? Skutečnost tristní, jako u toho jezdeckví. Přes všechny ideové proklamace o záslužném uchování hodnot z ní trčelo totální nepochopení, že v podmínkách socialistického hospodářství, bez aktivního soukromého sektoru a při potlačení tradičních řemesel žádná technická hodnota bez pyramidové materiálové základny starých vozidel nemá šanci na přežití. Nepříliš zveřejňované, exekutivou řízené kampaně k likvidaci pro „provoz nezpůsobilých“ vozidel vyústil v sedmdesátých letech do absurdního požadavku technických prohlídek dvakrát ročně. Prohlídky zaštiťoval zase Svazarm, ale korunovány byly šikanou se strany Dopravních inspektorátů VB, spolu s nátlakem na vyřazení.

Kdo sám nezažil martyrium náhradních dílů a oprav, stěží uvěří. Samozřejmě se uplatňovaly „zlaté české ruce“ zkušených mechaniků, s nezastupitelným využitím podnikových technologií či jinak nedostupného materiálu. Dodnes taky pamatují, jak jsem motor třicetky (tuším, něco přes 70 kg) v úpravě jako trakař na dvou kolečkách stěhoval z Bílovic do Prahy na Smíchov k

panu Krátkému do dílny – taktéž s firmou Svazarm. Vytahování bez cizí pomoci po schůdcích do osobáku a do rychlíku a jízda po pražských vykotlaných chodnicích dala zabrat, ale co by člověk neudělal pro aerovku. Už nevím, co kam a proč jsem stěhoval i letadlem (sic !). Myslím, že to byla klika třicítky nebo ještě v šedesátých letech z tisícovky.

Ještě zpět do let padesátých, k paralelám bojů o přežití v nouzi, kam s ním – s ní, vzdát či nevzdát?

Katastrofální nouze přišla na jezdecký oddíl (Sokol Brno I, později taky Svazarm) v létě 1953. 52 koní v pronajatých stájích Vysoké školy veterinární. Přišlo vojsko, zrekvírovali škoře nějaké prostory, Sokol dostal vyhazov z poloviny stájí, koně pod širým nebem a řešení možná i v jatkách. My mladí jsme si nějakou dobu užili dvou dostihových vysloužilců, anglických plnokrevných hřebců, jež oddíl zakoupil. Jeden z nich doléčoval zranění z přemíry temperamentu a v zoufalé dislokační situaci byl odepsán ... do Biovety na biologické pokusy, s jistě nezbytnou kastrací. Degradace v horší variantě než smeták – chiron (pozn. red. – viz název smetáku v minulém pokračování). Štolba se zkušenostmi u dostihových koní hraběte Kinského potvrdil dobrozdání k doléčení bývalého steepiera (a championa ČSR 1947 na proutěné překážky) a já, t.č. s přerušným studiem a bydlištěm na venkově, se rozhodl hřebce zachránit pod sedlo převzetím do péče s vlastním ustájením a s nadějí na návrat do oddílu, pokud se existenčně stabilizuje. Dilema kaskadérské. V úvaze devatenáctiletého (!) byla i nezbytnost pojištění z odpovědnosti. Nebyl to zrovna kůň na vožení dítek. Týden rozhodování, počítání, shánění ustájení a výpomoci v ošetřování. Mnozí mne měli za blázná (asi jako v 68. roce jet s rodinou k moři aerovkou). Ostatně, moc jsem se jim divit nemohl, poříditi si v padesátém třetím roce jezdeckého koně bylo rizikem v bezmezně šíři a sebevraždou v „kádrovém profilu“. Ale pro zajímavost - čtyři nové podkovy (a bez přírážky za hřebcův temperament) byly na veteríně za 48,- Kčs., a za 5 korun spropitného štolba (ne ten hraběcí) děkoval smeknutím čepice s úklonou. Složitá dilemata zachránit či neodhadnutelně riskovat, včetně pro další rok otevřeného - škola nebo vojna - vyřešil sám objekt starostí, který si s těmi novými podkovami to asi pádem přerazil nohu o žlab a musel být utracen. A souvislost s aerovkou? Ve stejných objektech a stodolách jsem o patnáct a dvacet let později hledal útočiště pro její parkování resp. dlouhodobé odstavení před generálkou. Výsledky byly obdobně problematické a kriticky hektické, včetně dilema vzdát, nevzdát, odepsat nebo neodepsat. Rozdíl byl v koncovce. Kůň ty trable nepřežil, aerovka ano. Ale měla namále.



A jak přežít a dojíždět? Zaujalo mne v Aerovkání 2/2009 náhradní dojetí A. Nahodila s pětistovkou na zapříčené větvi místo zadního kola. Čest všem odvážným průkopníkům typu Turků, Elstnerů, Holasů a Navarů, jakož i důmyslným vynálezčům a autorům geniálně jednoduchých fines a triků, jimiž se dávná vozidla udržují v chodu k vytčeným metám. Před tou větví smekám a připojím své příspěvky na dojetí „za každou cenu“ (nejen na čtyřech kolech). Abych zastavil neblahý osud zmiňovaného koně (týden před tím než si ho ovlivnil sám), musel jsem se do hodiny dostat na kole z Bílovic do Brna. Při výjezdu mi praskla odlehčená oska předního kola. Při sebemenším rejdu se vidlice rozestoupila a kolo se divoce viklalo. Dojel jsem včas. Jen to chtělo vždy trhem zvednout přední kolo a stihnout druhou rukou udeřit z boku do vidlice. Kónusy na chvilku zase zaskočily do kuliček. Jindy defekt galusky, a rezervě se huštěním trhlo plátno. Neuvěřitelné čtyři hodiny stopování kvůli „spoluzavazadlu“ neúspěšné, a pár korun v kapse by na vzdálený vlak nestačilo. Konečně nápad – kožený řemínek podvlečený pod galuskou stačil asi na čtvero obtočení a zbývajících 40 km jsem dojel. S Aero 1000 jsem v časové tísní služební cesty zvolil v zimě přejezd lesní cestou přes Vizovické vrchy. Pravda, těch 20 cm sněhu nahoře bylo dost i při absenci diferenciálu. Vzpomněl jsem na galusku, kožené tkanice (z bazarů V Kotcích) navázal po čtyřech na zadní kola, a ... sice trhaně ... do Vizovic se prohrabal včas. Traktoristovi nahoře v lese ta otevřená ústa nezůstala. Musel mi potvrdit, že už pojedou jen s kopce dolů.

A kdybych byl znal fintu několikerého nařiznutí kónusu matice kola „litru“, vydraný závit by sevřením nepovolil a nemuseli jsme skončit v příkopu. Přesvědčovat mávající dobré lidi gestikulací, že o té ohnuté nápravě a „sešišatělem“ kole vím, je při dvouhodinovém ploužení docela únavné. A příklad ze socialistických služeb komunálních. Vibrace uvolňovaly kovové lůžko nepokoje osmidenních hodin. „Staré ... neopravujeme!“ „Netřeba opravovat, jen odborně upevnit ... nechci závit poškodit amatérsky.“ Neuspěl jsem ani s reklamací neochoty k triviálnímu úkonu. Pamatujete dávné pružné bílé plátečky na vyztužení košilových límců? Vystřižená vidlice podsunutá pod lůžko s dotažením – výsledek OK. Ať však nekritizují jen dávný komunál. Při renovaci už v tomto století jsem nechal v soukromém hodinářství za 500 Kč vyčistit a zkontrolovat tachometr. „Proč je teď denní číselník polovinou zasunutý?“ „Je to staré, to jinak nejde.“ Opravdu nešlo, protože po chvilce otáčení se zablokoval. Tak jsem to zase rozebral sám, rozvolnil číselnicové kotoučky, znovu složil a funguje správně už pár tisíc km.

– pokračování příště –

Vážení přátelé!

Netradičně Vám posílám neaerovkářskou fotku. Fotka je vyfocena v r. 1938 (poslední rok, kdy bylo možno před okupací vycestovat). Na fotce je můj otec a ŠKODA Popular. Je na ní vidět „hustý“ provoz na první evropské dálnici.

A nyní zajímavou perličku. Otec s bratrancem se zastavili v jakémsi městečku na oběd, a jelikož naproti byla autodílna, nechali si auto promazat, dotankovat atd. Tehdy se ještě auta po ujetých pár kilometrech musela promazávat. Když otec dojídal, přiběhl majitel dílny, oči navrch hlavy, mával rukama – Siñore, stalo se neštěstí! Jak totiž zvedli Populárka, zadní kolečka se svésila a on myslel, že praskla zadní osa. Táta mu tedy ukázal, že osa nepraskla, že je to konstrukční náprava.

Potom, co se patron uklidnil, vyběhl z dílny a volal všechny známé i neznámé řidiče, aby jim ukázal, co ti češi vymysleli ...



Váš Milan Turek



Zprovoznění zámku řízení u otevřených vozů AERO

Kajícně přiznávám, že místo častější práce renovační jsem si raději četl v předválečných motoristických časopisech, které obsahují mnohé zajímavosti. Tak např. zatímco lidská společnost používá petrolej skoro od nepaměti, benzin zná poměrně nedávno. Jako novou chemickou látku jej představil fyzik Faraday teprve v roce 1825. Naproti tomu první použití el. startéru u spalovacího motoru bylo v Americe už někdy v roce 1896 na osmiválci Winton, což jsem v tak raných dobách motorismu nečekal.

Ale zpět k nadepsanému tématu. Dochoval se mi zámek řízení, ale bez mosazného odlévaného trubičkového klíčku s čelními zoubky a mnoho let jsem si neporadil, jak ho zprovoznit. Teprve nedávno jsem narazil na dva skutečně fundované a hlavně pro věc zapálené odborníky, s jejichž pomocí se podařilo zámek rozebrat, vyčistit a hlavně zhotovit zďafilou funkční repliku klíče v provedení ocelovém. Jako konstruktérovi mi připadá trochu nelogické, že se řízení odemyká otáčením klíče doprava jako u zámků visacích, ale já jsem zvyklý u armatur jako je vodovodní kohoutek otevírat doleva a zavírat doprava. To by se dalo změnit tak, že by se zámek mohl do odlítku namontovat pootočeně o 180° s tím, že se pak číselný kód vyražený na čele zámku ocití vzhůru nohama.

Vážení kolegové, pokud máte někdo dosud podobný problém, jako jsem míval já, můžete mi Váš zámek poslat poštou na mou adresu. Oprava trvá asi měsíc a její náklady bez poštovného na dobírku dosahují celkem pětistovku.

Tomáš Slabý, Chopinova 8, 120 00 Praha 2

Dekapovaný plech

Zasílám poznámku, či spíše technický detail.

Na několika výkresech je uváděn jako materiál „dekapovaný plech“, což je pojem, týkající se povrchové úpravy kovů. Tedy: „Po odmaštění kovového povrchu at' už v alkalických bezproudových nebo v elektrolytických lázních je třeba odstranit zbytky emulzí i alkalických odmašťovadel, ulpělých na kovovém povrchu. Aby byl povrch zaručeně zbaven alkalických zbytků, provádí se po oplachu tzv. dekapování, což je vlastně neutralizace na povrchu ulpělých alkálií. Mimo to se vlivem kyselého prostředí odstraní též tenké kyslíčnickové filmy, čímž dochází k aktivaci povrchu. K dekapování železa a oceli se používá 2 – 3 % roztoku kyseliny sírové, doba ponoru je asi 5 – 10 vteřin“. (Abeceda povrchových úprav kovů“, autor Vladimír Ruml.)

Uvádím stručně pro vysvětlení na četné dotazy aerovkářů.

S pozdravem „aerovkám zdar!“ Petr Klusák

Úprava unášeče dynama A 30

V Aerovkáři 5/2008 byl zveřejněn výkres L 173 (Unášeč dynama) a popis spirálové pružiny L 205.

Tato velmi namáhaná součástka je původcem nepříjemných poškození jak součástky samé, tak zadního dílu kliky. Přesto, že jsem ve výše uvedeném Aerovkání psal, že při použití unášeče se správnými pérky je součástka plně funkční, dochází k vyklepání vůle na unášeči i v zářezu dílu kliky. Vůli odhalíme jednoduše tak, že po sejmutí přerušovače otáčíme vačkou dynamu. Správně bychom měli cítit jen tlak pérek a díky jim by měl být unášec přitisknut druhou stranou na stěnu výřezu dílu kliky. Tak to však většinou není. Při otáčení cítíme i volnou mezeru, kdy pérka nefungují.

Tato závada má velký vliv na správnou funkci zapalování. Pokud seřídíme předstih tak, abychom simulovali běžící motor v tahu, bude funkce zapalování (v tahu) bez problému. Při ubrání plynu nebo jízdě na volnoběh se však vůle projeví většinou občasným stfelením do karburátoru. Při větší vůli unášeče potom dochází změnou předstihu (hlavně při pomalé jízdě v koloně nebo na volnoběh) k zanesení svíček.

Klasická oprava – výměna unášeče a vyvaření vyklepaných styčných ploch dílu kliky je velmi náročná. Znamená demontáž celého motoru.

Velmi se mi osvědčila následující úprava. Unášec sejme z dynamy. Do unášeče vyvrtáme otvory 3 – 3,5 mm jako pokračování otvorů pro pérka. Vyklepané plochy unášeče pokud možno srovnáme – je dobré dbát, aby šířka obou výběžků unášeče byla stejná. Dále malým ostrým sekáčem odstraníme okraje v dílu kliky (motor samozřejmě nedemontujeme). Vhodný sekáč jsem pro tento zásah vyrobil z válečku (jehly) velkého jehlového ložiska – průměr 5 – 6 mm – s vhodnou násadou.

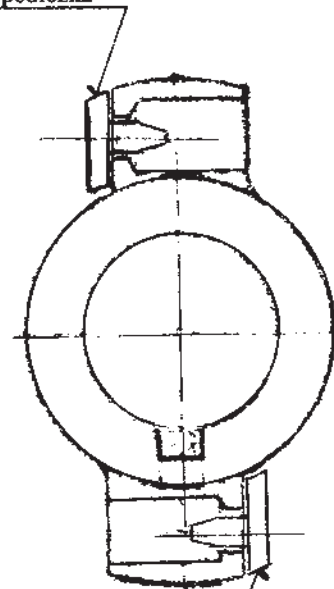
Unášec (bez pérek) vložíme do kliky a změříme volnou mezeru.

Z ložiskové bronzové kulatiny vysoustružíme podložky o síle naměřené vůle a na nich vysoustružíme trn o průměru otvorů, které jsme vyvrtali do unášeče. Poté opilujeme podložky do tvaru výběžků unášeče a trn opilujeme do hrotu tak, aby zasahoval asi 2 mm až do pérka. Na podložkách opilujeme ještě malý náběh pro jednodušší zasunutí do kliky. Unášec s podložkami (ještě bez pérek) potom usadíme do kliky tak, aby vůle mezi výběžky s podložkami v klíci byla cca 0,2 mm. Potom zkusíme unášec zasunout do kliky i s pérky. Pokud se nepodaří, aby podložky byly v unášeči pevně, podmažeme je při montáži dynamy vazelínou a vazelínou namažeme mírně celý unášec.

Sesazení je patrné z výkresu. Při překreslení byl originál výkresu upraven tak, aby bylo patrné opotřebení.

Pružiny do otvorů unášeče musí jít nasadit volně a musí dostatečně přečnívat, aby plnily svou funkci! Proto zdůrazňuji vyzkoušet zasunutí unášeče s pružinami, abychom měli jistotu, že při konečné montáži dynamy pružiny při přílišném přesahu z otvorů „neustrihneme“!

Bronzová podložka



Bronzová podložka

– JK –

Na následujících stranách najdete poslední výkres předního pera T 3003. Dále uvádíme výkres zadního pera L 4002 ze 7.9.1933, které bylo montováno do roadsterů a zřejmě i do karoserií sport. Povšimněte si poznámky **Levá strana pera má prohnutí o 20 mm větší!** Je zřejmé, že bylo uvažováno s častým zatížením pouze se řidičem. Příště ještě uvedeme výkres zadního pera pro limusiny L 4845. Dále se v příštím čísle budeme zabývat převodovkou.

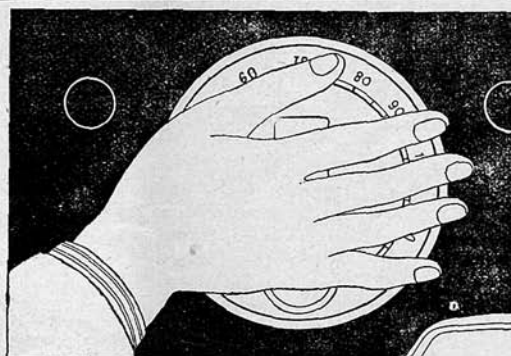
Zkuste zakrýt tachometr...

Každý, kdo není zvyklý na jistotu, s níž lze řídit vůz Aero 30, bude odhadovat rychlost, kterou právě jedete, mnohem níže, než jaká skutečně jest.

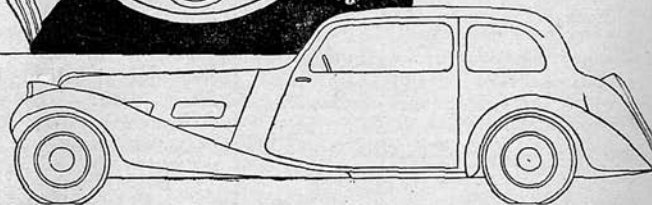
Je to důkaz, že vůz Aero 30 je stavěn pro bezpečnost i při rychlé jízdě.

Jeho nízké těžiště, široký rozchod, nezávislé pérování všech 4 kol, ocelové šasis a karoserie, účinné, vyrovnané brzdy, přední náhon, pomáhá sloučiti různorodé pojmy: rychlost a bezpečnost, pohodlí a sportovní vlastnosti.

Zkušební jízda Vás o tom přesvědčí. Smíme prosit i Vaši adresu?



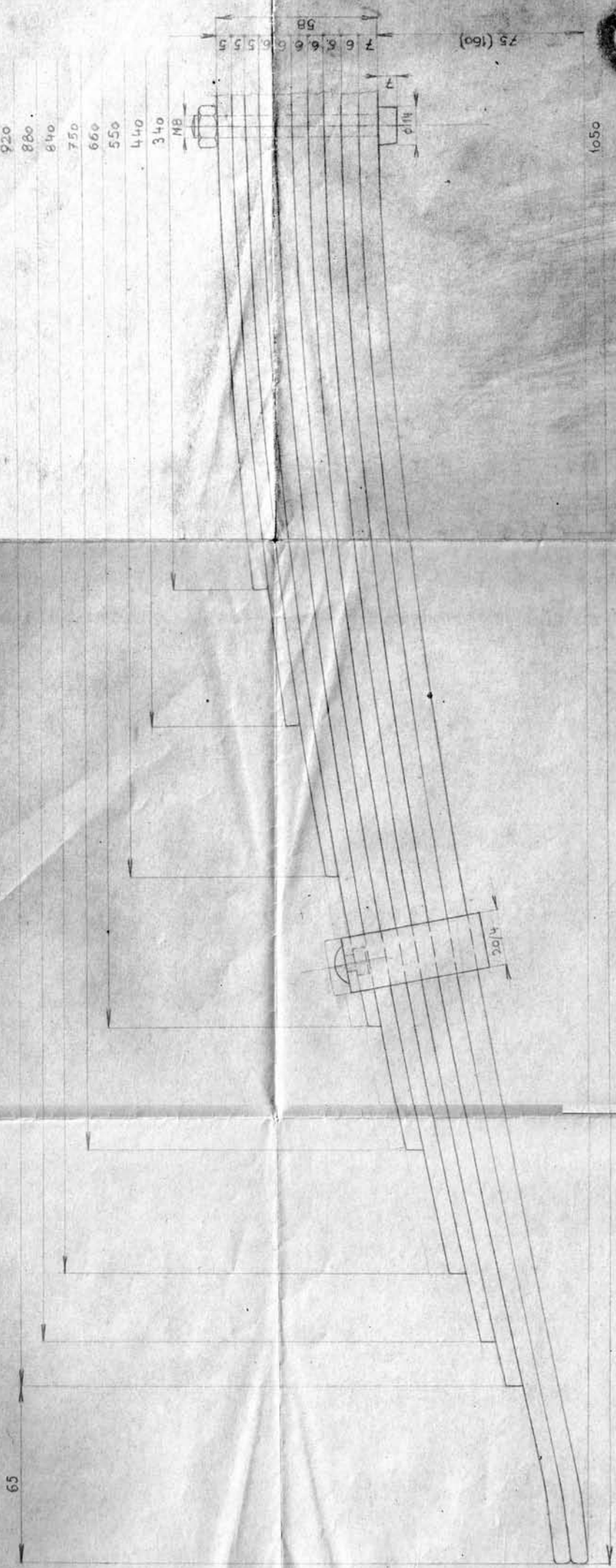
Naše nová limusina na prodlouženém šasis má v míře ještě zvětšené všechny skvělé vlastnosti automobilů Aero 30 HP. Je velmi pohodlná, prostorná a krásná. Má všechna skla netřítelná.



Aero továrna letadel, Praha-Vysočany.

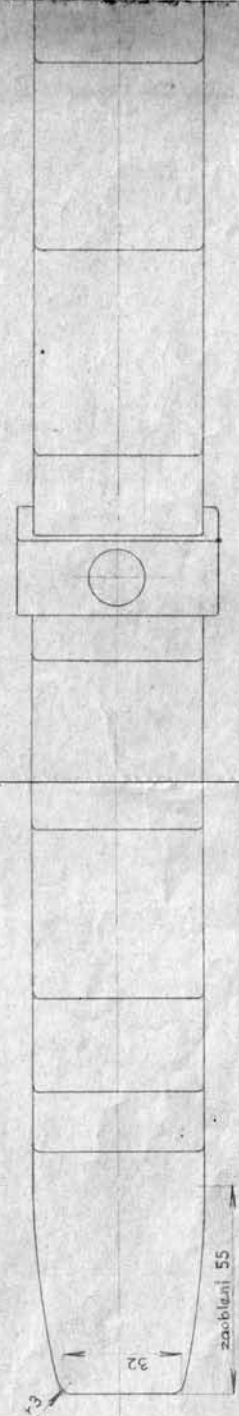
- 920
- 880
- 840
- 750
- 660
- 550
- 440
- 340

75 (160)
 7 6 5 4 3 2 1 0
 58



Kresleno při zatížení 500-510 kg.

Kota v závorce platí pro nezatížená pára.



Plati od 54. serie (1945).

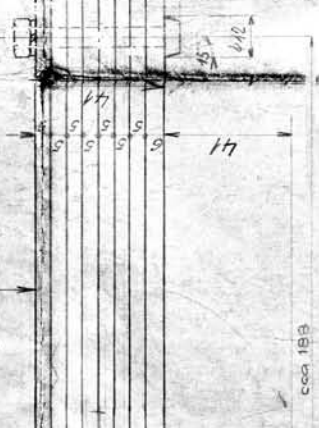
L3218 T3007

25.VI.45
 25.VI.45
 25.VI.45

T3003

T3003

křivka vlnovky = 1057
 955 - 14 = 110 = 1046
 910 - 15 = 895
 848 - 15 = 833
 776 - 15 = 761
 704 - 15 = 689
 632 - 15 = 617
 560 - 15 = 545



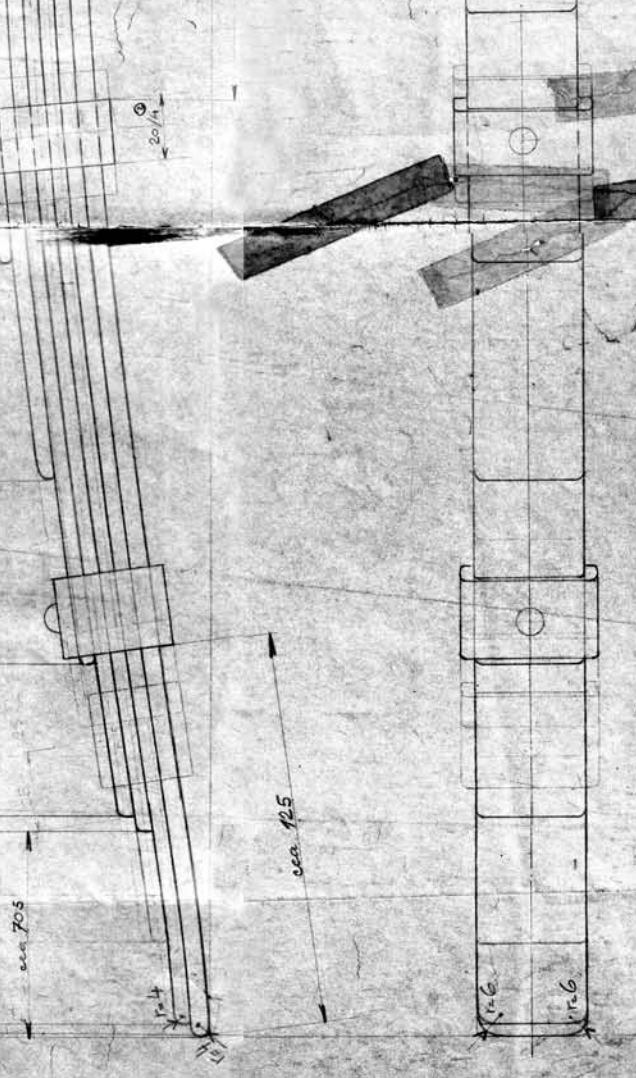
Ve stavu katizném P = 270

montáž se jena pro rozvedení typ...

číslo	z	A	N	A	typ
1	100	100	100	100	100
2	100	100	100	100	100
3	100	100	100	100	100
4	100	100	100	100	100
5	100	100	100	100	100
6	100	100	100	100	100
7	100	100	100	100	100
8	100	100	100	100	100
9	100	100	100	100	100
10	100	100	100	100	100

PRO PRAHA
 oddělení seřadka L 2749
 P. N. B. 2001 205
 Praha, 1953

Levá strana pás má proužky o 207-¹ vířít!



ODLITKY A VÝKOVKY PRO VOZY

Aero

D O D Á V Á

ČESKOMORAVSKÁ-KOLBEN-DANĚK A. S.

P R A H A _____

Odborně opraví Váš vůz

oficiální stanice A.C.C. - speciální
autodílna

E. ZÖLDNER

PRAHA XII., JAGELONSKÁ 17

TELEFON 557-56

Svěřte svůj vůz odborníkovi, E. Zöldnera každý dobře doporučí.

Zpravodaj „AERO CAR CLUBu“ Praha.

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

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LIII., číslo 1, r.v. 2013.

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.