



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



Aerovky ve Chvalském zámku

č. 3



Vážení aerovkáři,

tohle číslo Aerovkáře budete nejspíš číst někde na dovolené. Letní sezóna je v plném proudu a kolony automobilů s prázdninovými posádkami křížují celou Evropou. Mnozí z nich vsadili na vlastní bydlení, a tak za vozem táhnou obytný přívěs nebo aspoň přívěsný vozík. Onehdy jsem se dostal do mírného sporu s jedním kolegou aerovkářem o tom, že již po vyjetí prvních třicítek z brány továrny bylo možné zakoupit obytný přívěs a aerovku jím doplnit. On tvrdil, že existuje spousta dobových fotografií podporujících jeho tvrzení, já jsem naopak zastával názor, že jsem takovou fotku neviděl ani jednu. Mé přesvědčení, že by plně obsazená třicítka utáhla obytný přívěs v nejlepší případě po rovině v diskusi neobstálo. Přívěsný malý vozík jsem připustil.

Před psaním tohoto úvodníku jsem si na rozhovor vzpomněl a díky tomu, že dnes mám k dispozici řadu dobových materiálů, začal jsem pátrat. Prolistoval jsem všechny předválečné Aerovkáře, Aero Car Club Revue, knihy o aerovkách – a nic! Po obytném přívěsu za třicítkou ani stopy. Pravda, „domečky na kolech“ jsou za aerovkami od fy Sodomka, ale to jsou padesátky.



Přední náhon Aero s přívěsným vozíkem. Vyrábí p. A. Chlebus, maj. Aero-service v Mor. Ostravě.

Pár zajímavostí jsem přeci jenom objevil. Předně fotku třicítky s přívěsným vozíkem již z počátku roku 1935 a samozřejmě vozíky, které později vyráběla továrna AERO. Zajímavý je i článek z Aero Car Club Revue z roku 1937 o přívěsech evropské výroby (viz foto) a konstatování o obrovském zájmu automobilistů.

Ještě jedna vzpomínka mě na tohle téma přivedla. Asi v polovině 50. let, kdy se můj otec osmělil a sundal aerovku ze špalků (v době, kdy režim už neměl zájem zabírat stará auta bývalým živnostníkům), dostal převratný nápad. Přestavět celou zadní část třicítky – zvětšit a rozšířit – a opatřit tažným zařízením. Zřejmě i on podlehl vidině třicítky s obytným přívěsem a hned se pustil do díla. Tehdy zřejmě žádné předpisy částečné úpravy aut neupravovaly. Začal tažným zařízením, které by utáhlo asi i tank, kdyby na to aerovka měla. Mimochodem, tohle tažné zařízení jsem musel sundat až po technické kontrole někdy v 70. letech. Táta velkoryse začal připravovat nové části pro přestavbu, ale naštěstí jeho vidina do aerovky nezasáhla. Některé z připravených



Obývací přívěsné vozíky evropské výroby.

dílů mám dodnes v dílně jako relikvii. Tak, šťastnou cestu za sluncem!

– JK –

P.S. – Nemáte Vy nějakou fotku třicítky, která nemůže utáhnout obytný přívěs?

!!! 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 !!!

Výstava aerovek ve Chvalském zámku.



Ve dnech od 26. dubna do 12. května byla uspořádána na Chvalském zámku v Praze 9, Horních Počernicích výstava vozů Aero. Pořadatelem byl Klub historických vozidel Horní Počernice a Aero Car Club Praha. Výstava měla motto „Aero, vůz pro obchod a podnikání, volný čas a sport“. V kočárovně zámku byly vystaveny „malé“ aerovky. Pětistovka – nákladáček, symbolizovala využití aerovky jako pekařského rozvázkového automobilu, šestsetšedesátka vůz pro volný čas a litr automobil vhodný pro sport. Expozice jednotlivých témat byly doplněny dobovými artefakty a dobovými sportovními cenami a poháry. Celou expozici doplňovaly velkoformáto-

vé reprodukce historických fotografií a plakátů. Na zastřešeném dvoře zámku byly vystaveny „velké“ aerovky. Podařilo se nám vystavit třicítky v provedení dvousedadlový a čtyřsedadlový roadster, kabriolet a tudor. Padesátka byla reprezentována dvousedadlovým roadsterem. Expozici na dvoře zámku doplnily dvě aerovky 662 a hasičská stříkačka s dvoulitrovým motorem aero 50.

Součástí výstavy byl v sobotu 27. dubna sraz historických vozidel - Veterán páty, pořádaná Klubem historických vozidel Horní Počernice v sousední Chvalské tvrzi. Na něm se sjelo kolem padesáti historických automobilů a motocyklů, které absolvovaly krátkou proměnnou jízdou Horními Počernicemi a výstavu na dvoře Chvalské tvrze.

Celá akce měla velký divácký ohlas a velkou návštěvnost po celou dobu konání výstavy. Nelze nezmínit výstavu, konanou ve stejném termínu v prvním patře Chvalského zámku pod názvem Jak se žilo v Horních Počernicích. Ta dokumentovala historii Horních Počernic, takže se obě výstavy vhodně doplnily.

Jirka Zitek

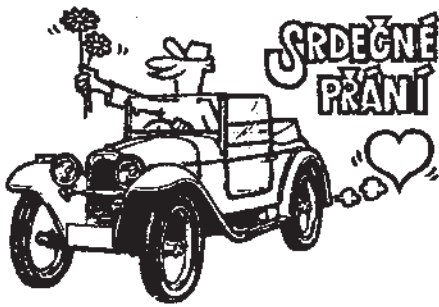


Pan prof. Josef Voříšek s ing. Karlem Jičňanským



Jiří Zitek s paní starostkou





Paní Jaroslava Brutarová oslavila životní jubileum

Ve veteránském časopisu **Motor Journal** vyšel článek Petra Hošťálka „*Měla jsem být kluk ...*“ k životnímu jubileu paní Jaroslavy Brutarové, krom jiného bývalé dlouholeté členky ACC Praha a příznivkyně aerovek. Dovolujeme si ocitovat její prolog ke zmíněnému článku.

„Nikdy v životě mě nenapadlo, že přítomnost, která uplyne a bude nahrazena něčím novým, se jednou pro někoho stane zajímavou historií. Přesvědčuje mě o tom nejen dlouholetý kamarád Petr Hošťálek, ale i dotazy a zájem některých známých o moje vyprávění a vzpomínky. Kromě toho – hodně mých přátel už mezi námi není, já zapomínám, a zimní večery jsou dlouhé a osamělé ...“



K osmdesátinám paní Jarce blahopřejeme a přejeme do dalších let mnoho zdraví a vitality.

Za ACC Praha redakce Aerovkáře

V anketě „Děděček automobil 1912“ byla jako *Osobnost veteranismu roku 2012* vybrána týmem odborníků paní Jaroslava Brutarová.

I k tomuto úspěchu paní Jarce blahopřejeme!

Závěrečné pokračování STANOV AERO CAR CLUBU V PRAZE.

zprávu o svých usneseních a nejdůležitějších záležitostech klubu.

Čl. 13.

Valná hromada.

Řádná valná hromada koná se v posledním čtvrtletí běžného kalendářního roku.

Valnou hromadu svolává předseda v dohodě se správním výborem, který stanoví pořad. Svolání valné hromady koná se zasláním pozvánky všem členům, kteří mají právo hlasovací, nejméně 14 dní před valnou hromadou, nebo uverejněním v časopise, určeném správním výborem.

Valná hromada jest způsobilá k usnášení, je-li přítomna aspoň polovina k hlasování oprávněných členů; nesejde-li se dostatečný počet členů, koná se o půl hodiny později druhá valná hromada, jež je způsobilá usnášet se bez ohledu na počet přítomných členů nadpoloviční většinou, mimo rozhodnutí dle čl. 17.

Valné hromadě vyhrazeny jsou tyto záležitosti: a) schválení zprávy odstupujícího správního výboru a revisorů účtů.

b) schválení účtu pokladního a udělení absolutoria odstupujícímu správnímu výboru.

c) stanovení výše zápisného a členských příspěvků.

d) schvalování, změna a výklad stanov.

e) jmenování protektora klubu a čestných členů dočasných.

f) volba předsednictva, 8 členů výboru a 4 náhradníků.

g) volba členů čestného soudu.

h) volba 2 revisorů účtů a 2 náhradníků.

Mimořádná valná hromada koná se, usnese-li se na tom správní výbor nebo požádá-li o to aspoň jedna pětina k hlasování oprávněných členů s udá-

ním programu. Mimořádná valná hromada vyřizuje jen tento program.

Čl. 14.

Odbočky klubu.

V čelných místech republiky československé může správní výbor zřídit odbočky, které budou odštěpnými spolky. Odbočka řídí se stanovami, které na základě vzorných stanov valnou hromadou schválených, schválí správní výbor klubu a příslušný politický úřad.

Čl. 15.

Spory klubu.

Pro spory z poměru spolkového bude zřízen smířčí soud, do něhož každá ze sporných stran vysílá po jednom zástupci; tyto dva zvolí si předsedou členu klubu jako třetího. Nedohodnou-li se o něm, jmenuje předsedu správní výbor. Členy smířčího soudu mohou být pouze řádní členové klubu. Soud sám rozhoduje prostou většinou hlasů s konečnou platností.

Čl. 16.

Čestný soud.

Čestný soud skládá se z 5 členů a 5 náhradníků, volených valnou hromadou. Čestný soud musí se ustavit v případě potřeby tím, že si zvolí ze svého středu předsedu prostou většinou hlasů. Za členu čestného soudu, který resignoval neb jinak funkci ztratil nebo omluvil, nastupuje náhradník dle pořadí valnou hromadou určeného.

Porušil-li člen povinnost v čl. 5. vyznačenou, vyšetří předsednictvo buď na podnět některého členu klubu nebo z vlastní moci předběžně záležitost a

rozhodne, má-li být předložena čestnému soudu. V takovém případě musí pak předseda čestného soudu stanovit rok, k němuž pozve obviněného i světo-vatele, případně i svědky a opatří potřebný průvodní materiál. Obviněný má právo dáti se zastoupiti některým členem klubu. Nedořadí-li se obviněný bez dostatečné omluvy, může čestný soud rozhodnouti v jeho nepřítomnosti. Způsob řízení upraví si čestný soud sám.

Čestný soud rozhoduje prostou většinou hlasů v 5 členném senátu. Rozsudek zní buď v ten smysl, že čestný soud neshledal příčiny k zakročení proti obviněnému, nebo že obviněnému uděluje důtku, pokutu nebo rozhodne o vyloučení členu z klubu. O jednání a rozhodnutí čestného soudu sepíše se protokol. Z nálezu čestného soudu není odvolání.

Čl. 17.

Rozejít se klubu.

O rozejít se klubu rozhoduje jediné mimořádná valná hromada, k tomu účelu zvlášť svolaná. K platnému usnesení jest zapotřebí nejméně tříčtvrtinové většiny všech přítomných řádných a hlasovací právo majících členů klubu.

Mimořádná valná hromada stanoví, komu má připadnouti jmění klubu a jmenuje likvidátory. O jiných předmětech nesmí býti jednáno.

Tato mimořádná valná hromada jest usnášení schopna, dostaví-li se nejméně tři čtvrtiny k hlasování oprávněných členů.

V případě rozejít se klubu jiným způsobem, připadne klubovní jmění Klárovu ústavu slepců.

Schváleno Ministerstvem vnitra republiky československé výnosem ze dne 17. března 1932 č. 13.963/1932.

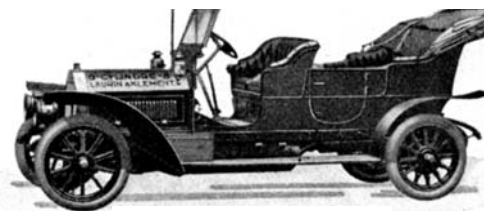


Ing. Josef Voříšek – FOTOSALON
(pokračování III.)

Dnešní díl našeho seriálu jsem věnoval tématu „Ing. Voříšek a malé aerovky“. Vybranými fotografiemi jsem chtěl zdokumentovat první Voříškových karosářských počín – přerod vozíku Enka na elegantní „půllitr“, a to hned v několika variantách. Autorem fotografií ovšem ing. Voříšek nebyl. Další čtveřice snímků je věnována dvouválci Aero 16 (18) HP – opět v několika provedeních. „Silniční štice“ Aero 20 HP patří poslední čtveřice obrázků. Autorem několika z těchto osmi fotek byl sám p. Voříšek, jiné dokumentují jeho účast na návrhu karosérií.

Připravil Karel Jičínský (foto archiv KJ)

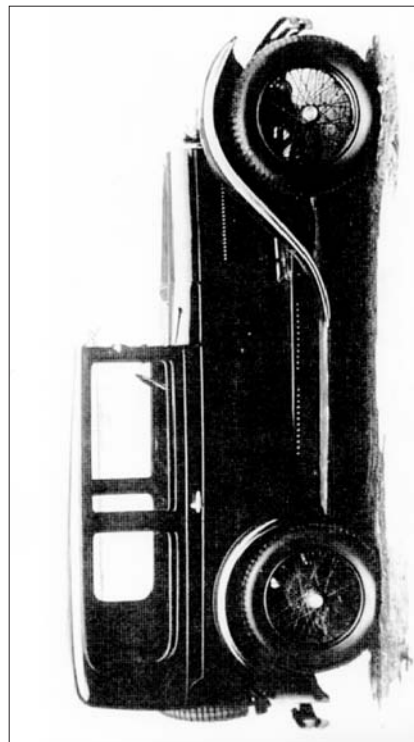
LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.



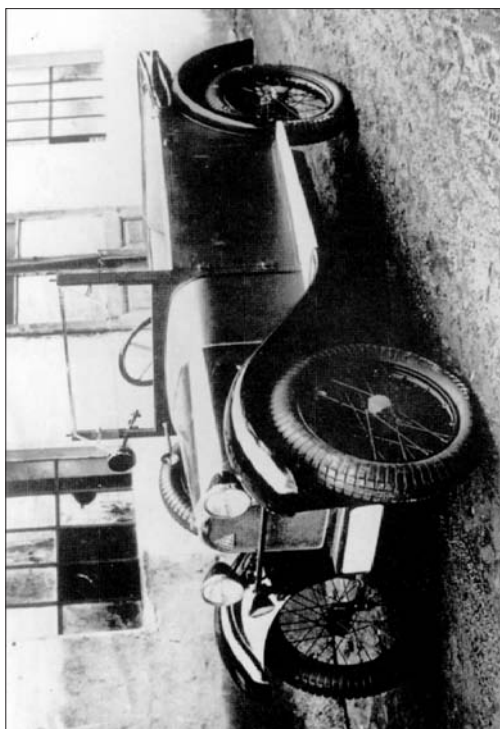
1907.
První 8-válec, 84×110 mm,
výkon 28/32 ks.



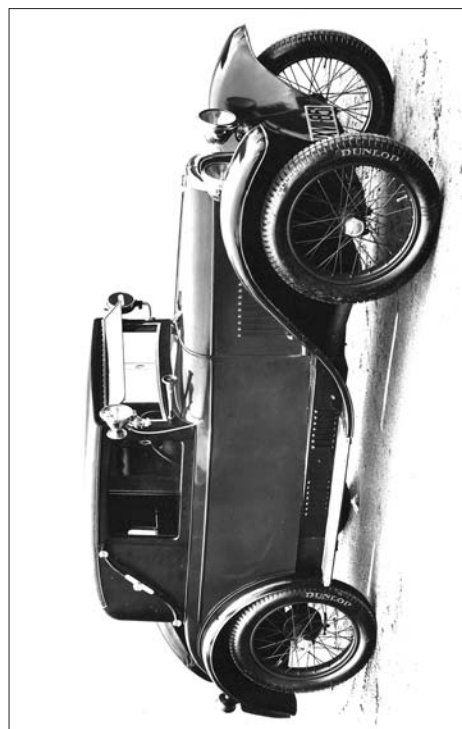
A 10 HP – otevřená



A 10 HP - limuzína



ENKA



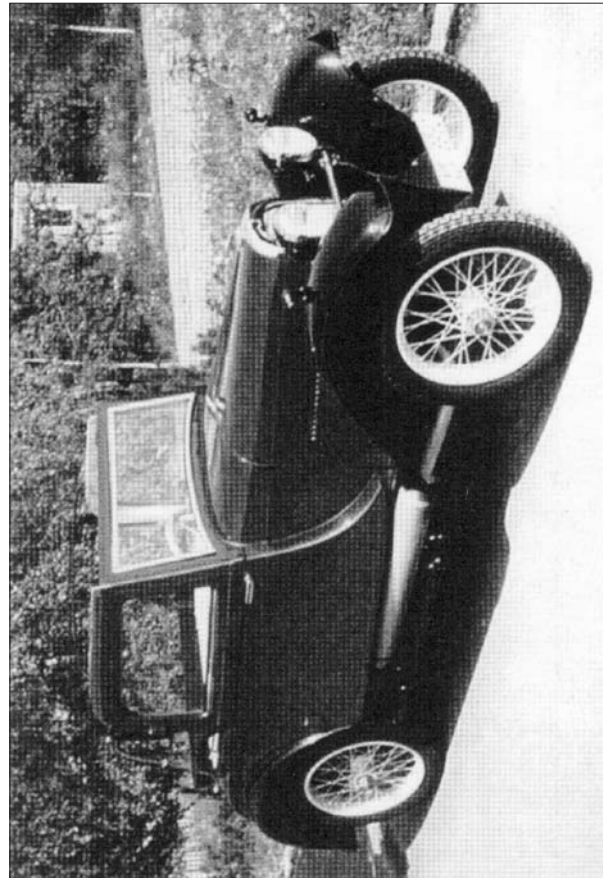
A 10 HP – faux kabriolet



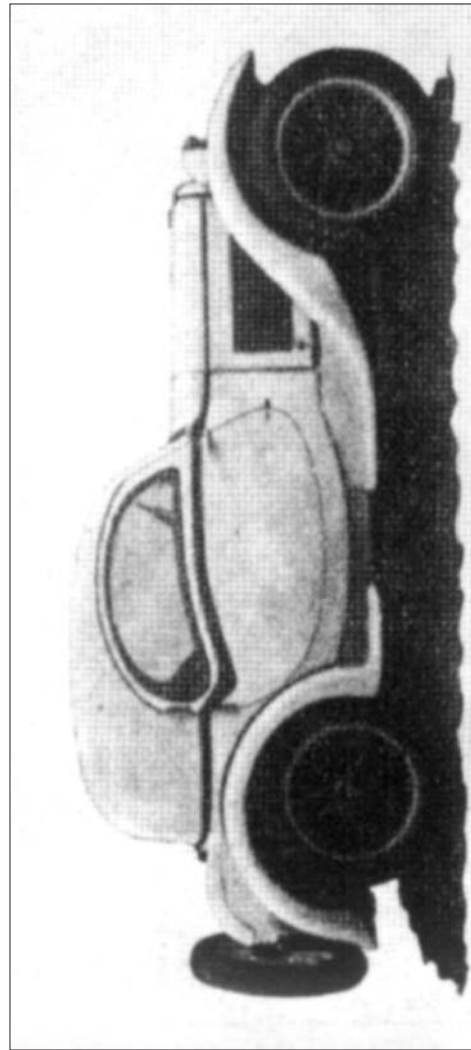
Konstruktéři



A 16 (18) HP model 1932, 1933



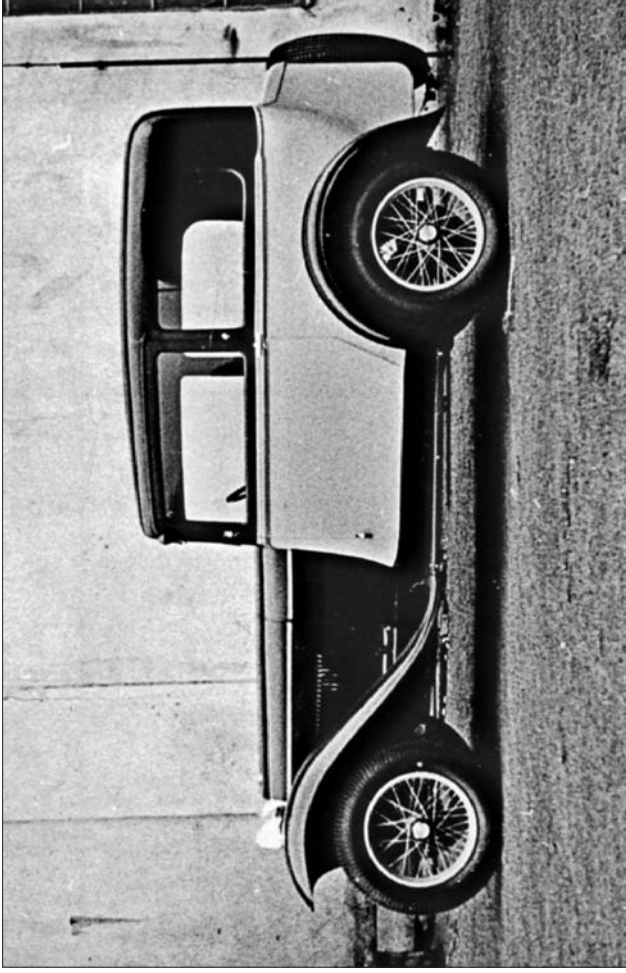
A 16 HP – cestovní vůz



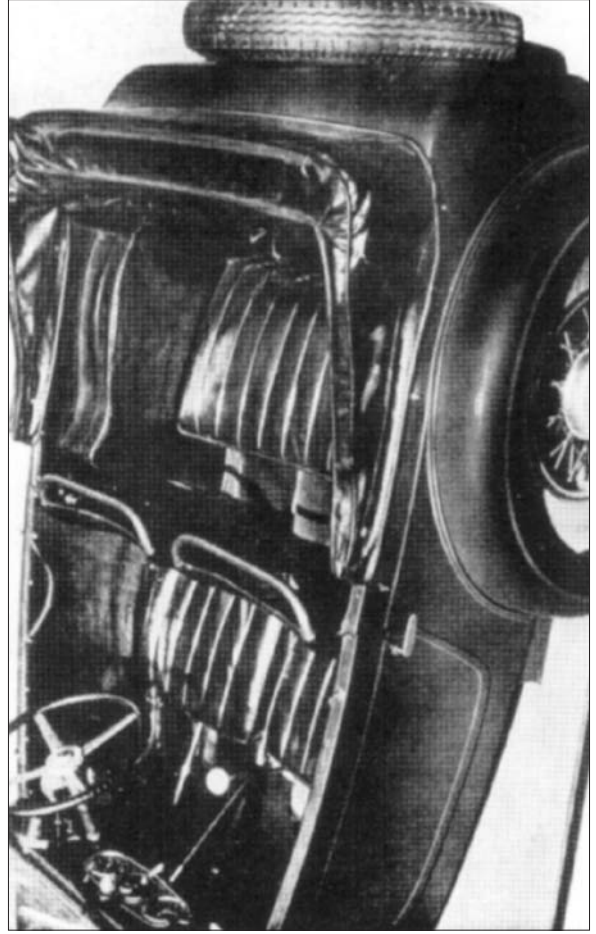
A 18 HP – kupátko pro Wenkeho



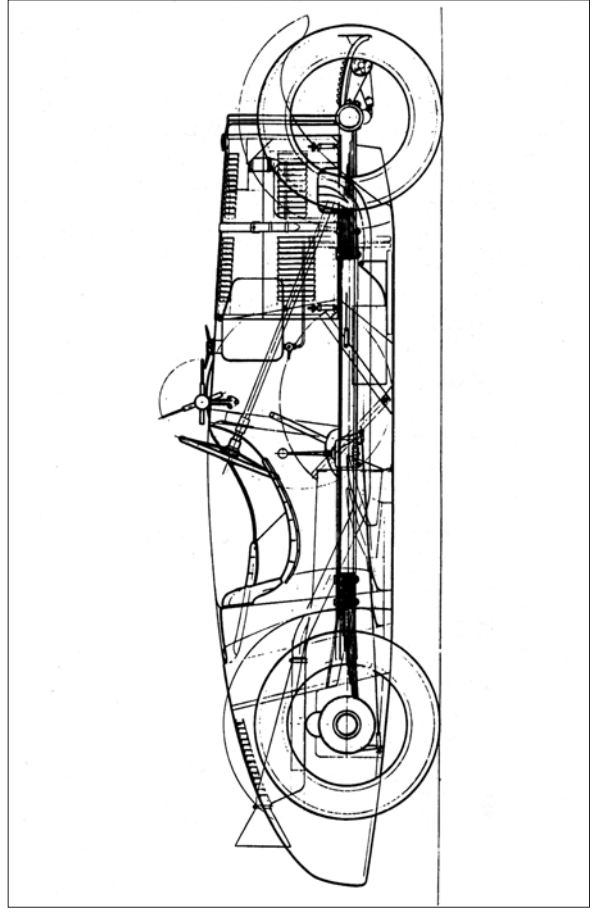
A 20 HP -- čelní pohled



A 20 HP -- limuzína



A 20 HP -- 4 síc.



Návrh závodní karosérie (pro Wiedersperga)

Z dobového tisku

Před 80 lety se v čísle 52 časopisu PESTRÝ TÝDEN z roku 1933 objevil článek o dámách za volanty malých vozů Aero, jež předváděly své řidičské umění před kamerami filmařů americké společnosti Fox Film Corp.. Team filmařů brázdil Evropou, aby pro filmový týdeník pořídil zajímavé šoty. Autorem následujícího článku a fotografií byl významný fotograf Miloslav „Miloš“ Bloch (* 1908, † 1943 v Osvětimi), který se zaměřil na tvorbu propagačních materiálů. Z některých archiválií v našem archivu se zdá, že pracoval i pro firmu Aero.

K. Jičínský

AERO

filmování pro amer. společnost Fox Film Comp. – 1933

Pramen: Pestrý týden VIII/2/1933, č. 52

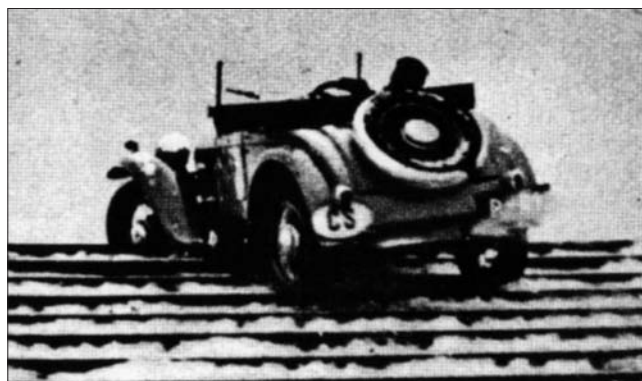
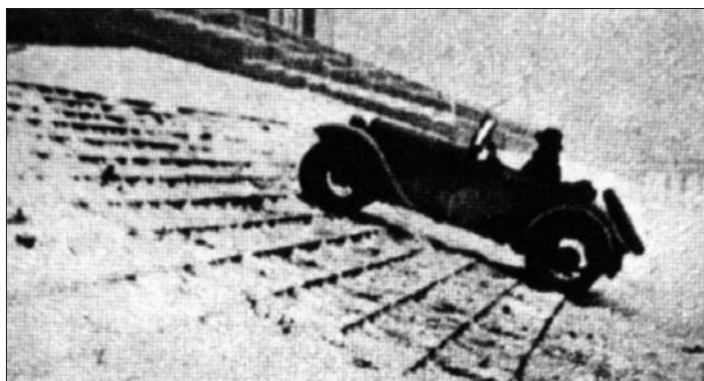
Snad vás bude zajímat, jak byl objeven talent kinohvězd u 22 pražských dam, které ještě týden předtím neměly tušení, že jejich výkony za volanty automobilů budou obdivovány na plátnech dvaceti tisíc biografů na celém světě. Jak se to přihodilo? Representanti Foxova zvukového týdeníku jezdí ve velkém přepychovém automobilu Cord po různých zemích a hledají, co by zajímavého předložili divákům, kterých má Foxův týdeník ve světě asi dvacet milionů.

Přijeli nedávno do Prahy a padl jim do oka zjev příznačný pro ulice našeho hlavního města: množství hezkých malých aerovek mistrně řízených hezkými mladými dámami. Vše šlo americkým tempem ... Několik telefonických rozhovorů, několik dopisů a již se sjížděly dámy na aerovkách na letenském stadionu. Padal sníh, bylo kluzko. Vidíte je vedle na fotografiích – výborné automobilistky, také závodnice a účastnice soutěží spolehlivosti. A přece váhaly hnát své vozy po zasněžených schodech, po houpačkách, kde automobil skočí několik metrů daleko, po uklouzaném stadionu, kde by dostal smyk snad i tank. A tu jsme spatřili, co je to sugestivní moc kamery. Jakmile Američané připravili přijímací přístroje a zvukovou aparaturu, staly se možnými výkony, kterých prostě nelze dělat bez elánu a odvahy. Víte, co to znamená, rozjeti se s vozem na plný plyn někam po schodech anebo skočit metr vysoko a čtyři metry daleko? Nebo provádět rej smyků, vůz na voze?

Američtí kinooperatéři byli nadšení. Negativ filmu byl ihned poslán do evropské ústředny Fox Film Comp. v Paříži a odtud jsou kopie do celého světa. Naše automobilistky vykonaly bezděky kus pěkné propagace Československa. Ve světě se uvidí, že v naší zemi jsou elegantní dámy – že máme vlastní průmysl, který dovede vyrábět automobily schopné obdivuhodných výkonů ... A ještě jedna věc nás může těšit, že celý ten film si natočili američtí filmaři proto, že pokládají tento námět za zajímavý. Není to tedy v žádném směru objednaná nebo placená propaganda.

Dámy, když se uviděly na plátně, nevěřily, jak dobře vyhlížejí ve filmu a jak se jejich výkony uplatnily.

– miloš – (asi Bloch)



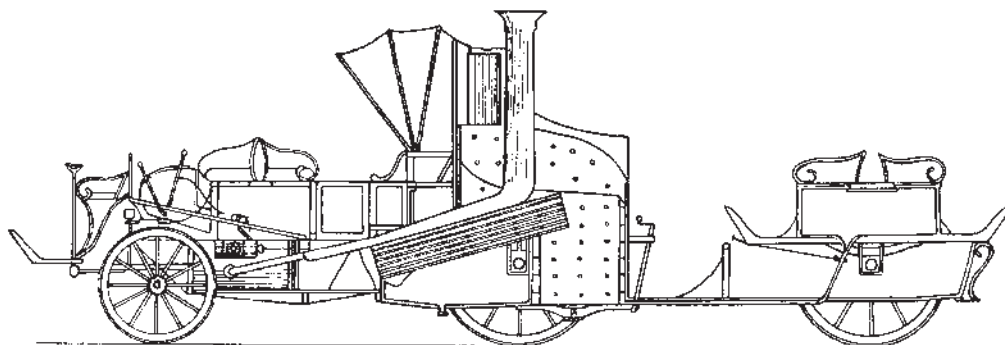
Pražské automobilistky, mezi nimi také závodnice a účastnice soutěží spolehlivosti, paní Slavíková, paní Šorelová, sl. Vlčková a jiné.

Pozoruhodné výkony – sjíždění stupňů a skoky malého vozu ve sněhu a na kluzkém terénu.



VIRGINIO BORDINO
Itálie 1836

Virgilio Bordino, ženijní generál-poručík, zkonstruoval parní vůz zde zobrazený, který byl vyzkoušen v Turině 7. května 1836. O dalších osudech nemohla nic nalézt ve svých archívech Inženýrská škola v Turině, které děkují autoři za fotografii vozu a za připojený jeho průřez, který je datován r. 1859. Vůz je uchován v Průmyslovém museu v Turině.



Do redakce jsme dostali zajímavý účet z konce války za opravu pneu. Škoda, že nevíme jestli částka byla moc nebo málo.

AUTO-REIFEN-LAGER ALLER FABRIKATE U. GRÖSSEN-RUNDERNEUERUNGEN-REPARATOUREN
SKLADY PNEUMATIK VŠECH ZNAČEK A ROZMĚRŮ - PROTEKTORY - OPRAVY

PNEU · HUSÁK · PRAG PRAHA

Beethovenstr. 19, Ecke Rosengasse - Beethovenova 19, roh Růžové - Tel. 379-90, 261-78
Fabrik: PRAG VIII, Meidalgasse 8 - Továrna: PRAHA VIII., Meidatova 8 - Tel. 802-28
Bahastation: MOLDAUBAHNHOF Stanice dráhy: VLTAVSKÉ NÁDRAŽÍ

Rechn.-Konto: 553m.-512, Verrechnungsk. Nr. 21079
Postsparkasse Nr. 88.300.
Bank. 403.
Geldverkehrsamt 400/10
s. 21.978.
Prüf. schein Nr. 88.500.

Ttl.
Jana svobodného pána Mladoty
Správa pily a lesů
KOSOVA HORA

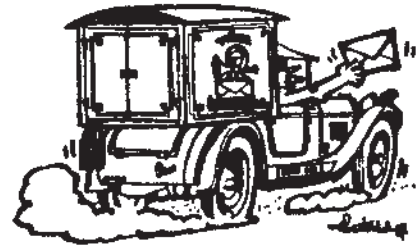
PRAG, DEN 2. ledna 1945
FRAG. DEN PRAGA, ONE 2759/1944
UNS. LIPFERSCH. N. AS ODD. LIST
IHR AUFTRAG VAŠE OBJED.

RECHNUNG Nr. 62
ÚČET čis.

Kont.	Diskont.	Pojmenování	Cena		Buna		Celkem	
			K	h	K	h	K	h
13620	5,50-19 Michelin čís. nezna- telné	oprava vrchní	18	-	2	70	20	70
		-,,- vnitřní	81	-			81	-
		Celkem	99	-	2	70	101	70



Vzpomínky na aerovky



Černá třicítka byla po dlouhých 30 let věrným členem naší rodiny. Otec obchodník se upsal v roce 1931 značce Aero tím, že zakoupil první 662 a tu po půl roce vyměnil za novou ve fabrice, což tenkrát bylo možné. Na druhého „cililinka“ nechal zhotovit u vesnického karosáře sice nelibivou karoserii, ale děti už nemusely sedět v „kufří“. Jenomže v roce 1934 vyjel z fabriky typ Aero 30, moderní limuzína. Stála tenkrát údajně 30 tisíc korun, ale otec neváhal a tmavě modrá aerovka třicet let poctivě sloužila.

Vlastně to bylo „pouhých“ 24 roků, protože 6 válečných let byla „na špalkách“ a kola byla ukryta na půdě, protože Němci pojízdná auta zabavovali pro armádu. Po osvobození byla slavnostně uvedena do provozu a znovu zásobovala obchod metráky zboží z velkoobchodu v Pelhřimově vzdáleném 11 km a vozila nás i občasně zákazníky.

Neměla to ovšem lehké, protože po válce se nesehnala baterie a natáčet klikou, která byla uvnitř auta, se takřka nedalo. Proto se muselo parkovat na kopci nebo požádat kolemjdoucí o roztlačení. Ale to nebyl velký problém, protože po pár metrech ochotně naskočila.

Dalším problémem byl naprostý nedostatek benzínu. Do nádrže se lila napůl s petrolejem a někdy i s terpentýnem. Hlavně se dávalo do směsi hodně oleje, a co potom vycházelo z výfuku, z toho by dnešní ekology asi klepla pepka.

Pneumatiky se sjížděly tak, že nejen neměly vzorek, ale sem tam bylo vidět i duše, které měly červenou barvu. Proto „píchnutí“ bylo součástí každé delší cesty. „Pankejty“ byly plné hřebíků ze škváry, která sloužila jako posyp v zimě, proto se raději jezdilo prostředkem. Bolestí byla čistota pohonné směsi, takže se často musela „profukovat dýzna“.

V zimě někdy nejel autobus a otec vezl studenty do Pelhřimova. Aby zdolali neposypaný kopec, sestra a jeden kamarád zatížili předek tak, že lehli na přední blatníky. Na zpáteční cestu vzal otec ve velkoobchodě dva pytle soli nebo cukru a těmi předek zatížil.

Přes všechna úskalí byla každá cesta pro nás krásným zážitkem a i po třiceti letech rád vzpomínám na tento skvělý výrobek.

František Schmíd, Červená Řečice

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

Vyprávění pana Svatopluka Srby – IV. pokračování.

Šedesátý osmý rok však srší nadějemi - k létu sice už i obavami, ale chystáme se do Jugoslávie i se čtyřletou dcerou a na žádné rozpoležení není čas. Shromáždí se výbava, vyrábím lehký skladný stolek, připravuji auto, upravuji spojkový kotouč a hardy-spojku. Vyšlo mi to skoro do rána před odjezdem. Přátele posíláme napřed, se srazem v Bratislavě. Musím aspoň formálně do postele, ale odpoledne se u Dunaje setkáváme. V troše vody zachycené na odstaveném sudu máčím značku země a lepím (tehdy CS) na zád. Hrdých „1935“ jsem nainstaloval už před výjezdem. Vlajčku na blatník jsem nestihl. Škoda, v roce 1968 se to nosilo a bylo by to naprosto případné. Aerovka budila pozornost a nestačil jsem informovat, že je to skutečně česká značka z třicátých let. Pro západní Němce tehdy ještě byly aerovky „terra incognita“, stejně tak pro Francouze, Holanďany a další. I nabídek na prodej či výměnu byla přešerel. Jeden francouzský Polák s Peugeotem chtěl měnit asi třikrát. S nevolí jsem se musel už při výjezdu ohradit proti vyhrůžce komisiho celníka v Rusovicích, ať si nemyslím, že bych se mohl vrátit bez auta. Uražen i tím, jak z něj v tehdejších uvolnění stále čpěla tupost „obránců tábora míru“. Dlouho však na sebe čekat nedali. Závan východního mrazu potkáváme brzy za maďarskými hranicemi. Někdy začátkem léta probíhalo u nás velké cvičení armád Varšavské smlouvy, a po skončení Sověti s odchodem stále otáleli. Až po nějakých vládních výhradách odtáhli do Maďarska, kde pár týdnů vyčkávali a manévrovali poblíž našich hranic. A cestou do Budapešti se v souběžném směru dostáváme mezi kolony ženijních útvarů a snad i tanků. Ty obrovské kolosy obojživelníků a nosičů pontonů a mostovek paralyzovaly dopravu, nezbylo než se vřadit mezi ně a předjíždět, kde to jen trochu šlo. Kličky v řevu motorů mezi nimi s křehkou aerovkou a mít kola ve výši našich hlav na dosah ruky, bylo docela děsivé, a sympatie nebudily ani výrazy tváří posádek.

V Jugoslávii byla aerovka mezi novodobými auty hlavně cizinci skutečně obdivována, coby krásná elegantní dáma z dobrých dávných časů, navíc respektovaná svým výjimečným bezstřeším. V tu dobu totiž roadsterů a kabrioletů bylo mizivě málo, rekrutovaly se zejména z kategorie nadupaných a výstředních sportovních žihadel. A s těmito privilegovanými vozy a posádkami se jako vylučná třída kolegiálně zdravíme. Dodnes živě vidím partičky bohorovných italských „dandyů“ (neznám italský ekvivalent), sedících povětšinou ve vějíři na zadních aut, s nohama na sedadlech nějakých těch Alfa Romeo, Lamborghini či Ferrari, jak zdraví zdviženýma rukama českou aerovku. A k našemu překvapení, že nejsme dobrodružní blázní jedini, míjeli jsme se někde s jinou aerovkou, asi 662. To šly nadšeně ruce i z volantů. Smůla, že to bylo na jedné z mála technicky dokonalejších komunikací, kde nešlo zastavit k pobratření.

Leč objektivně, sklídili jsme i posměch od rozjívené mládeže. Využili jsme roli prostředníků k finanční rodinné transakci mezi českými a vojvodinskými Slováky a jeli si pro dináry na venkov západně od Noviho Sadu. Rovina, kukuřice, rovina, dědina, vyschlá blátivá náves, pobíhající bosá děcka, volně promíchaná s čuňaty. Jistě, vyskytovala se tam i auta střihu let

padesát šedesát. Tak tady se nám děcka smála. Holt, přiletěli k nim nikdy nevidění marťané. Ale dospělí – dávná slovenská menšina – byli úžasně milí a pohostinní.



Po neodmítnutelném noclehu u Slováků, vybavení dináry se probíjíme vnitrozemím směrem na Sarajevo. Termín probíjení není příliš nadsazený. Někde v oblasti Tuzly a Zvorniku jsme narazili na řízenou dopravu, směřující kvantum morechtivých kolem nějakého jezera (trasu nedokáží zrekonstruovat a konsultanti už nejsou) a následnou asi 40 km objížďkou. Zřejmě kvůli nějaké velké stavbě, jenže těch 40 km se zdálo staveništěm taky. Aspoň dle prašnosti a nejméně 10 km rozsypaného štěrku zvící dětské pěsti. Drncalo to příšerně a každý z toho konvoje 100 i více aut hledal nejpříhodnější bojovou rychlost. Pomalá znamenala propad v koloně a více spolykaného prachu a rychlá no, zkuste si to. Nakonec jsem zvolil tak k šedesáti (ty hrozné rázy se slejou do kostičky kompaktního, ale už nesmíte zvolnit) a probil jsem se asi na páté místo. Konvoj se roztáhl, štěrk skončil a ta první čtyři auta

zamířila k potoku umývat. Chudáci, netušili, že prašný úsek bude ještě pokračovat. Aerovka už víc prachu nepobrala a já projel hladký úsek první a zastavil před buldozerem a nákladáky. Ty vysypaly štěrk, tentokrát poctivého kalibru asi tak rozevřené pěsti – dospělé, jedenkrát (!) to rozhrmul buldozer a chlapi ukázali, ať jedu. Okraj štěrkové vrstvy měl spíš dvacet než patnáct čísel. Gestikulací jsem je přesvědčil, že průchodnost mé podlahy je mnohem menší. (Aby nebyla, s campovou zátěží na tři týdny.) Přejeli to ještě jednou a zase ukázali jed', zatímco za mnou se srocovala ta stovka aut. Prosím, smekejte. Přiblížil jsem se krokem, přitlačil kola na štěrk, sešlápl plyn ... aerovka řvala, šutry rachotily a odstřelovaly ... ta statečná holka se vyškřábala, přetáhla i zadní kola a nějakých stopadesát metrů tohoto očiště překonala. Absolvované martyrium nakonec odnesla jen přežvýkaná duše v příliš starém plášti. Při výměně kola jsme odkutali něco z prachových závějí, a ten den završila už jen večerní technická instruktáž podle Elstnerovy knížky o třicítce (šťastný nákup v antikvariátu za 10,- Kč, dnes na internetu „unikát“ za 7000,- Kč), a domluva přerušovačům. Dosud jsem měl tu čest jen s kolíčkovým systémem u litru a pod víčko třicítka ještě nepronikl. Křest se odbyl s baterkou v zubech. Ale do campu v Sarajevu „dobro došli“.

Sarajevo. Dotek orientu, byť jen balkánského. Snový příměr má ovšem i méně poetickou stránku. Vlastně stranu. Velkou. Čtyřletá dcera potřebuje v samém centru turistického hemžení neodkladně kakat. No, přežily to s manželkou obě a pokračujeme v prohlídce. Na nábreží v betonu stopy Gavriila Principa v místě, odkud střílel na následnický pár – Ferdinanda d'Este s manželkou. Potkáváme se s rodinou přátel. Chtějí spěchat hned do Mostaru, ale Sarajevu nakonec neodolali. Dále tedy platí domluvený sraz v 15:00 v Mostaru u mostu. Jenže ... to jsme se v Jugoslávii potkali naposledy. Jak moudré by bylo mít domluveno více variant a zapsanou SPZ. Na moudrost se zapomnělo a události se začaly dít.

Drsný training vřazování mezi vojenská monstra v Maďarsku pokračuje v Jugoslávii naprosto beznadějnou snahou dopřát mechanickým brzdám starého auta bezpečný odstup. Každý můj pokus byl neurvale zneužit něčím sprostým vtačením. Takže i aerovka, v žáru odpoledního slunce, odevzdaně držela krok v koloně aut na jednopruhovém sarajevské výpadovce. Hlavou víří čerstvé dojmy, letný pohled na zasněžené vrcholky hor a ... sakra, tomu Fiatu přede mnou svítí brzdová ... a tak dva metry budou na dobrzdění chybět. Do půlvečiny se vejde celé nekonečno. Ohrožený přední náhon s chladičem, zadní motor Fiatu 600, plátěná střeška při přepravě vlakem chytne od jisker, dovolená teprve začíná, při volném ložení výbavy nemáme do čeho zabalit, těžko se v Bosně dorozumívá, nalevo je hustý protisměr, ale napravo za obrubníkem nejede ve štěrkovém kolejišti proti mně žádná tramvaj. Opačnou tramvaj jsem musil risknout; kvůli slunci byla natažena střeška. Náraz kola a šroubu pod diferenciálem do obrubníku a ... stáli jsme ve štěrku mezi kolejemi. Žena a dcera se ani nestačily leknout, plášť proražený, ale Černý Petr nedaleké křižovatky mi v ruce nezůstal. Nabízel se tam permanentně, bylo to asi 14. pořadí od policisty v tropické přílbě, ten zvedl ruku, pískl a brzdy jen kvílely. Defekt z předchozího podvečera ještě neopraven, ale vulkanizér jen 50 m od nás. Překypoval ochotou a sympatiemi k obrozujícímu se Československu, ale v tom nadšení mu ušlo, že proseknutá duše má díry dvě. Zouvalo a obouvalo se ručně a asi i hustilo, spěchali jsme do Mostaru a tak se ta utajená díra měla připomenout v čase nejnevhodnějším.

Časová ztráta značná, musím prásknout do koní. A daří se. Žádné zdržování s navigací, podle mapy hlavní směr a silnice volná. A najednou před námi překážka. Žádná brzdová světla. Snesla se shůry, z meze, zůstává v divokém pohybu, celá strakatá klíčkuje na asfaltu, neb jí kloužou paznehty. Zdivočelá jalovice. Zlatá třicítka s nízkým těžištěm a zlatá silnice s malým provozem. Strhávám volant do protisměru a obloukem krávu objížďím. Ale mrazí živá představa, jak se sune po kapotě a zavaluje nás. Štěstí volné silnice v kritické situaci brzy hořkne zjištěním, že nejedeme na Mostar, ale zajíždíme si 60 km vnitrozemím na Travnik. Ten správný hlavní směr odbočoval téčkem, a stojící kamion, co nám zakryl rozcestník jsme objeli jako tu krávu, jen podstatně klidněji. Čas kritický, ale stoupáním do hor ho moc nenaženem a po dnešním vzrušení se ani při sjezdu nenechávám zvíkat auty za sebou a padáky v serpentinách jedu se zařazenou dvojkou. Ty dvousetmetrové srázy, oddělené obrubníkem a sem tam nějakým volným patníkem, budily patřičný respekt. A zrovna, když se mi otvírala pravotočivá zatáčka kolem kolmé skalní stěny, vyrůstající přímo z obrubníku, a proti mně supěl kamion, vyrazil zpoza něj na předjetí nějaký šilenc v zeleném VW brouku. Já sjížděl s nohou na brzdě, přitlačil vši silou, ale razantní dobrzdění vyčarovat nešlo a uhnout nebylo kam. Brouk místo vrácení za kamion vsadil na plný plyn. Mezi kamionem a skálou pro dvě auta chyběl aspoň

metr a já si byl vědom, že dcera sedí vpravo, a o skálu rozervu plechy i s ní. Počítal jsem se zaklesnutím kol ... a ono mu to vyšlo. Ruku bych mezi nás vkládat nechtěl. Šok má i nemístný fyziologický účinek. Strašně se nám všem chtělo čurat a kilometr nebylo místo k zastavení.

– pokračování příště –

Redakci Aerovkáře.

Posílám poznámku k Aerovkáři č. 5/2012. Na str. 7 v levém dolním rohu pán v klobouku je Leopold Slavík, ve své době ředitel obchodního oddělení Aerovky. Tragicky zahynul při autonehodě 10. března 1939 ve věku 37 let. (Tuto fotku mně svého času ukazoval p. Halounek, když jsem u něho „praktikoval“ v jeho dílně, a je rovněž otištěna v knize Karla Jičínského).

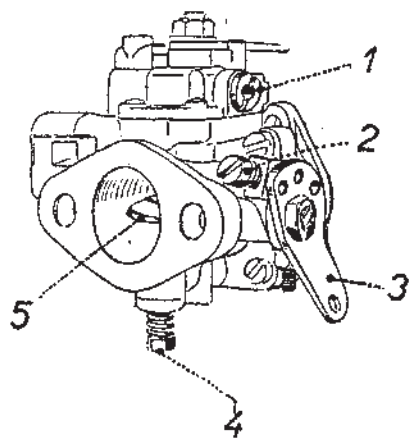
Petr Klusák



Aerovku nebo Gordona?

Po přečtení článku „Zkušenosti s elektronickým zapalováním a spotřebou benzínu u kabrioletu Aero 30, rok výroby 1937“ p. Michaela Straucha v Aerovkáři č. 5/2012 jsem značně znejistěl a napadla mne kacířská myšlenka: K čemu jsou vlastně testace, když preferujeme snížení spotřeby na úkor originality Aerovky?

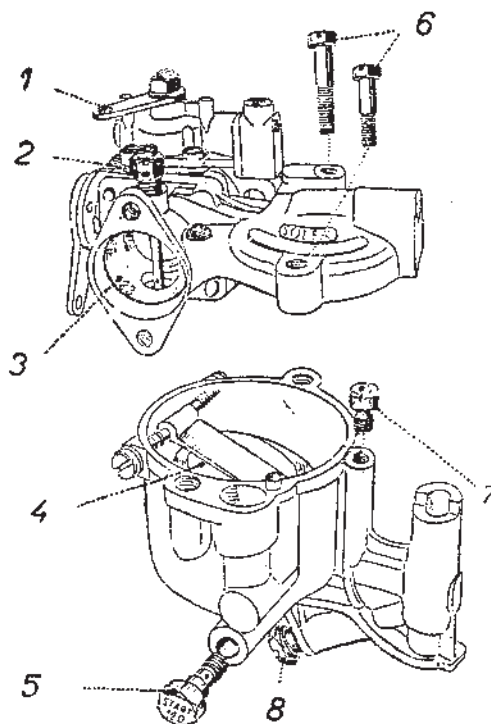
Dovoluji si uvést několik poznámek, především zkušenosti s použitím konkrétního typu karburátoru. Karburátory Solex, vyráběné v ČSR a označované „U“, byly používány jako nejčastější a „neoptimálnější“ náhrada původních Amalů, následně pak orig. Solexů. Pokud „řešíme“ spotřebu toho kterého vozu, nelze paušálně stanovit, že nejlepším osazením je velikost trysek a vzdušníků *xyz*, ale je nutno přihlídnout ke skutečnému technickému stavu motoru a samozřejmě i samotného karburátoru. Při výčtu použití různých typů karburátorů uvedu karburátor s označením „Solex AHR“, který se po válce používal pro vozy Aero-Minor. Předmětný karburátor jsem měl možnost posoudit v praxi,



Karburátor Solex AHR, pohled

Legenda:

- | | |
|---|---------------------------------------|
| 1 = vzdušník bistarteru | 4 = regulační šroubek bohatosti směsi |
| 2 = stavěcí šroubek polohy škrticí klapky | 5 = škrticí klapka |
| 3 = páčka škrticí klapky | |



Karburátor Solex AHR, orgány seřízení

Legenda:

- | | |
|------------------------------------|---------------------------|
| 1 = páčka bistarteru | 5 = tryska bistarteru |
| 2 = emulsiční trubka se vzdušníkem | 6 = spojovací šrouby |
| 3 = jítusér | 7 = tryska běhu naprázdno |
| 4 = plovák | 8 = hlavní tryska |

Poznámka: Popis uvedeného karburátoru v knize „Rukověť pro řidiče motorových vozidel“, autor A. Váša, 6. vydání 1951.

proto se o něm zmiňují. Známý vlastnil třicítku, kterou ve své době (situováno do šedesátých a počátku sedmdesátých let) používal na běžné ježdění a i když v té době stál litr benzínu „Normal“ 2,10 Kč, hledala se stále alternativa, jak snížit spotřebu vozu. Po vyzkoušení množství variant s použitím různých typů karburátorů se přišlo na myšlenku osadit třicítku tímto karburátorem. Dotyčný majitel třicítky si opatřil karburátor Solex 30 AHR a poslal do Jikovu v Českých Budějovicích se žádostí o repasi a osazení vhodných trysek a vzdušníků, odpovídajících režimu motoru A 30. Z Jikovu obdržel karburátor zgenerálováný, osazený příslušnými tryskami, novou hřídelku škrťící klapky a sadu trysek s odstupňovanými otvory pro případ „doladění“ podle stavu motoru.

Karburátor byl osazen, nebylo třeba nic měnit a vůz při pružné akceleraci dosahoval spotřeby cca 8,8 – 8,9 l/100 km. Nutno připomenout, že majitel byl povoláním mechanik, vozu dokonale rozuměl a jezdil velice citlivým a šetrným způsobem (také nezanedbatelný vliv na výši spotřeby). Zapalování používal orig. přerušovač Magneton Kroměříž s orig. raménky a jakékoliv nadbytečné mechanické vůle byly vyloučeny. Orig. raménka pro tento typ zapalování měla zvláštní tvar (samotný systém byl patentem ing. Brůži); častou chybou při renovaci či hledání adekvátní náhrady bylo použití ramének za zapalování systému Scintilla. tato raménka mají jinou velikost a následně i jiný úhel rozepnutí, jak mně svého času potvrdili i zaměstnanci „magnetonky“ v Kroměříži. Rovněž tvar vačky zapalování „Magneton“ byl jiný než tvar vačky „Scintilla“ (ale o tom již bylo mnohokrát pojednáno na stránkách Aerovkáře).

Osobně si myslím, že je dobré držet se empirických zásad a zkušeností z praxe, než laborovat s neoriginálními systémy (např. zapalování), které se pro ten který vůz ve své době nepoužívaly. Toto „řešení“ mi připomíná rady p. J., tehdejšího technika ACC Brno, kdy se na dotaz ohledně možnosti snížení spotřeby Aerovky dostalo odpovědi „... to pasuje z Trabanta, tamto z Wartburga ...“. Ale tenkrát (opět situováno do šedesátých let) se na originalitu tolik nehledělo, hlavně, aby to jezdilo ... Třeba i s motorem Wartburg ...

Takže otázka na závěr: Je líbo Aerovku se spotřebou 10 l/100 km nebo Gordona, jehož čtyřdobý šestiválec se „spokojí“ s 10 – 12 l/100 km?

Petr Klusák

**ELEKTRICKÁ VÝZBROJ
PRO AUTOMOBILY A LETADLA**

SCINTILLA

PRAHA-KARLÍN, KRÁLOVSKÁ 81.

TEL.: 63498, 63923. TELEGR.: SCINTILLA PRAHA.

ZASTOUPENÍ VE VŠECH VĚTŠÍCH MĚSTECH ČSR.

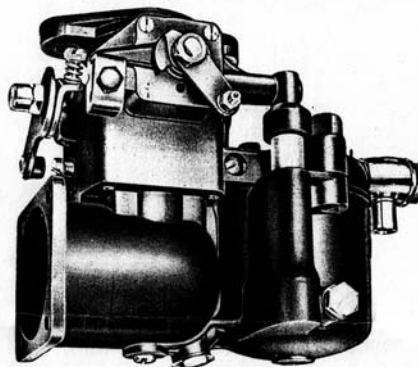
Úspora!

nový karburátor

Na každém voze a
za všech okolností

SOLEX

„MONTÁŽ 20“.



Vyváží a překoná zdražení pohonné látky.
• Ušetří Vám starosti se startováním v zimě
a učiní motor pružným a výkonným. • Váš
starý karburátor přijmeme na protiúčet. •
Záruka. Nebudete-li spokojen, můžete do
14 dnů vrátit nový karburátor, načež Vám
vrátíme zaň zaplacený peníz.

AUTOAVIA,

Z. Rejman a spol.,
Praha XII., Římská čis. 26.

Telefon čis. 322-41.

Převodovka AERO 30 – pokračování

Dnes začneme výřezem výkresu sestavy převodovky č. L 3218 (výkres zahrnuje i diferenciál, polonápravy a poloosy), který vychází z rychlostní skříně č. L 1121, ten bohužel nemáme k dispozici. Rychlostní skříně L 1121 je posledním provedením skříně před skříní pro synchron. Skříně L 1121 je náhradou za L 1071 a byla používána od 1431. vozu do 40. vozu 37. série. I tato poslední verze skříně prodělala v průběhu používání některé změny, např. přidání nálitku pro měrku oleje. Připomeňme si, že sestava L 3218 je datována 8.1.1937. To však neznamená, že již od tohoto data byla vybavena převodovými koly padesátkovými T. Na výkrese vidíme, že jsou kola a „stromeček“ přepsány z původního osazení L, ale toto přepsání není datováno. Z výkresů kol a „stromečku“ T je patrné datum 3.3.1937.

Na výkrese L 3218 nenajdete pastorek přímého záběru L 1197, jehož výkres byl v minulém Aerovkáři. To může být matoucí, ale pastorek není uváděn ve stati rychlostní skříně, ale ve stati spojky.

Náhrady L 1216, L 1220, L 1222, L 1226, L 1227, uvedené na jednotlivých výkresech T, jsou již součástmi synchronní skříně.

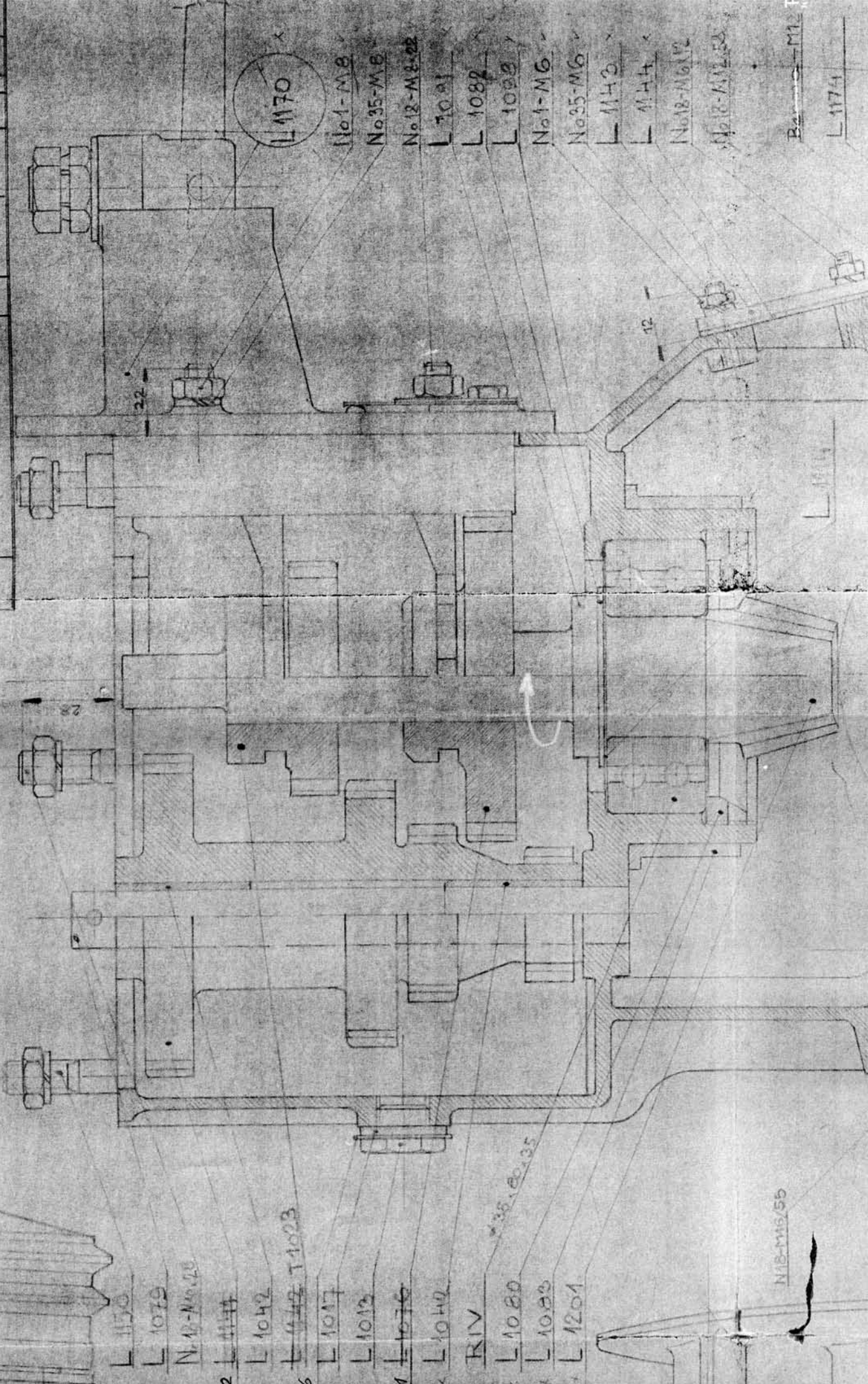
Kolečko zpětné rychlosti T 1019 je zakresleno v jiné části sestavy L 3218, pro naši potřebu však postačí uvedený výřez.

Dnes na závěr ještě výkresy L 1042 pouzdro předlohy (stromečku) a L 1079 čep předlohy, které jsou nezbytné pro případné zadání do výroby.

V příštím čísle se ještě vrátím ke staršímu osazení převodovky, alespoň těmi výkresey, které máme v archivu.

– JK –

1013	Čas. zábr. kolečka	1
1012	Soustruho hraničny	2
1011	Soustruho E. zábr. kolečka	1
1010	Čas. zábr. kolečka	1
1009	Výškov. zábr. kolečka	1



1170

- 1101-M8
- No 35-M8
- No 12-M8-22
- L 1091
- L 1082
- L 1080
- No 1-M6
- No 35-M6
- L 1143
- L 1144
- No 12-M6-12
- No 12-M12-50

Bar. M1
L 1174

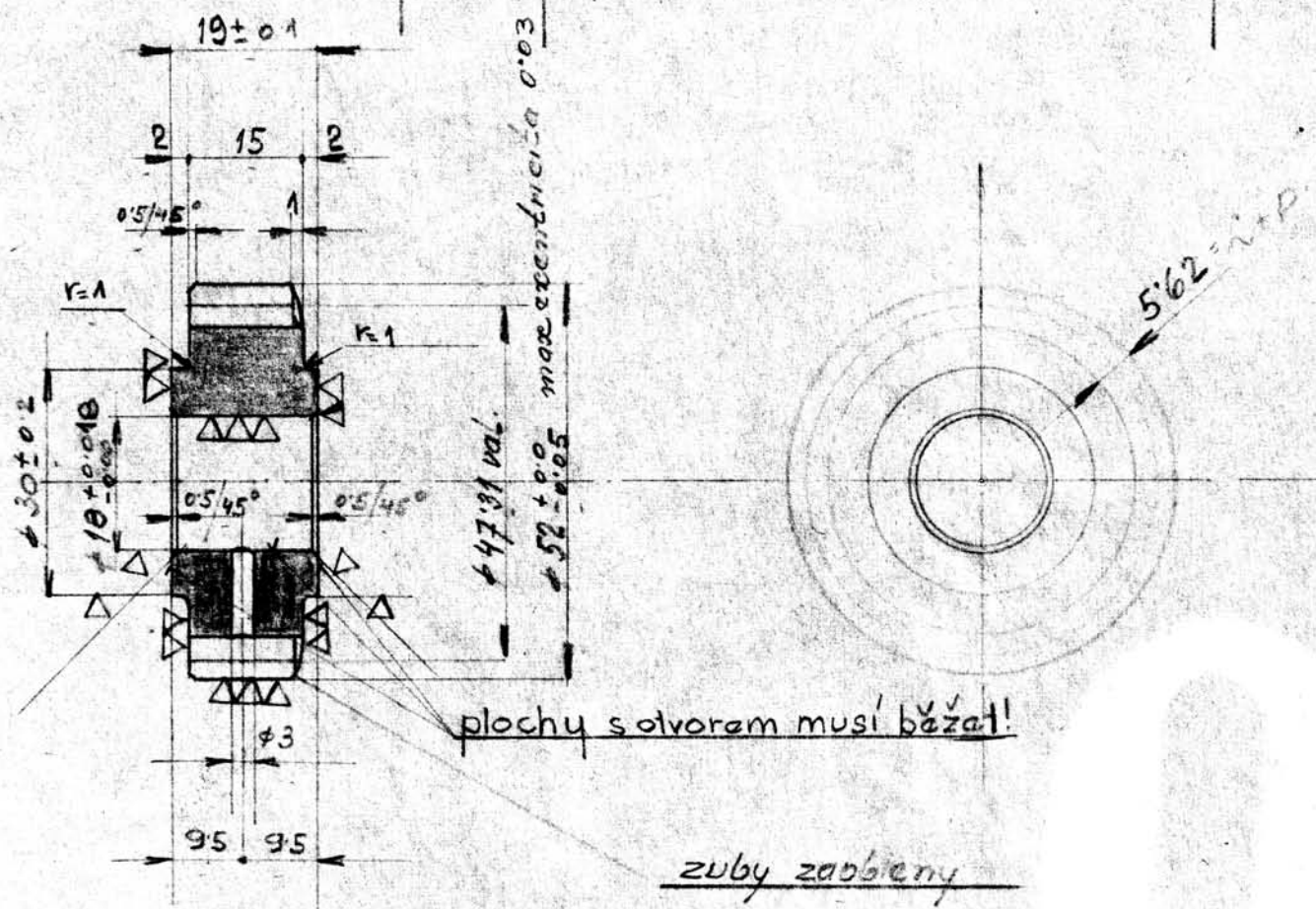
- L 1150
- L 1079
- No 12-M8-22
- L 1144
- L 1042
- L 1042 T 1023
- L 1017
- L 1013
- L 1010
- L 1010
- RIV
- L 1080
- L 1083
- L 1201

35, 20, 35

N18-M16/55

24.1.37 1 material TEMnATEI
 10.3.43 2 příps. CE2 a poznám. otvrdosti

Štella
paubla.



Cementováno do hl. 0.7 a kaleno v oleji.
 Rockwellova tvrdost Rc 62±½

zubů	modul	m frázy smič	γ	γ'	korr.	zabíre skolem	
15	3.154	3	25	20°	26.8'	-0.31	Z11aZ31 M2=14.59-0.04 -0.06

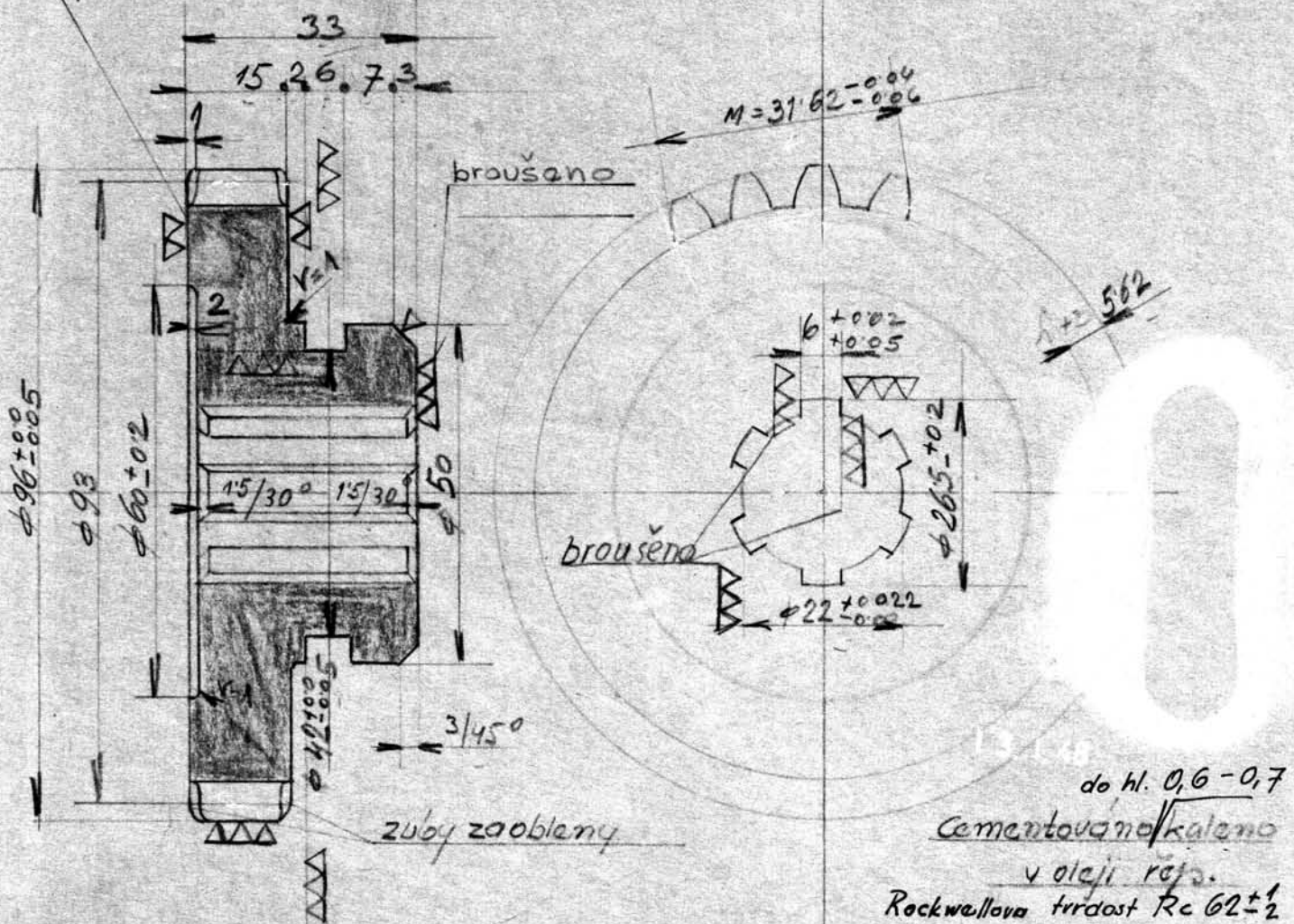
platí do konce 36. serie
 40. vozu 37. -"-
 nahražen L 1227

Platí od počátku XIII. serie 1937. nahr. mat. CE2 na hot. souč. na příkaz význač.

Kolečko zpětné ryčkové 1 TEI		Φ55/22
Označení	Skupina	Podstavci
Skupina	jednotná 3čok. skřín.	T3019, T3031
Kredit	kurz	
Kontrolní číslo	2. III. 37	L1078
Platí do	13 serie	L-1227
Číslo do		119
W 36664		

AERO
 TOVARNÍ L. 1227
 T 1019

plocha s otvorem musí běžet!



hodnoty ozubene

zuby	Mod val	Mod Fra	úhel.záb	úhel.fra	Míra M	Korekce	DISTANZ OS.
31	3	3/2.5	20°	20°	$M_4^{20} = 31.62$	-2mm	69.25±0.2

zabírá skalem z15 pro I rychl. a skalem z15 zpráve rychl.

10.3.43

přips. CE2 a poznám. o cement. a tvrdosti

panna

platí do

konce 36. serie a 40. vozu 37. -11-

14.V.37

1 materiál TEM na TEI

špičto

nahražen

L 1222

29.VII.37

srazení 15/45° na 15/30°

Kuln

Platí od počátku XIII serie 37. náhrad. mat. CE2 na příkaz vyznačit na hotov. souč.

Kolo posuvne Ia z rychlosti 1 TEI 4100-32

jednosná 36ch. skřín' Kval

Sestava C15 T3017, T3031

3.3- L 1076

13 serie

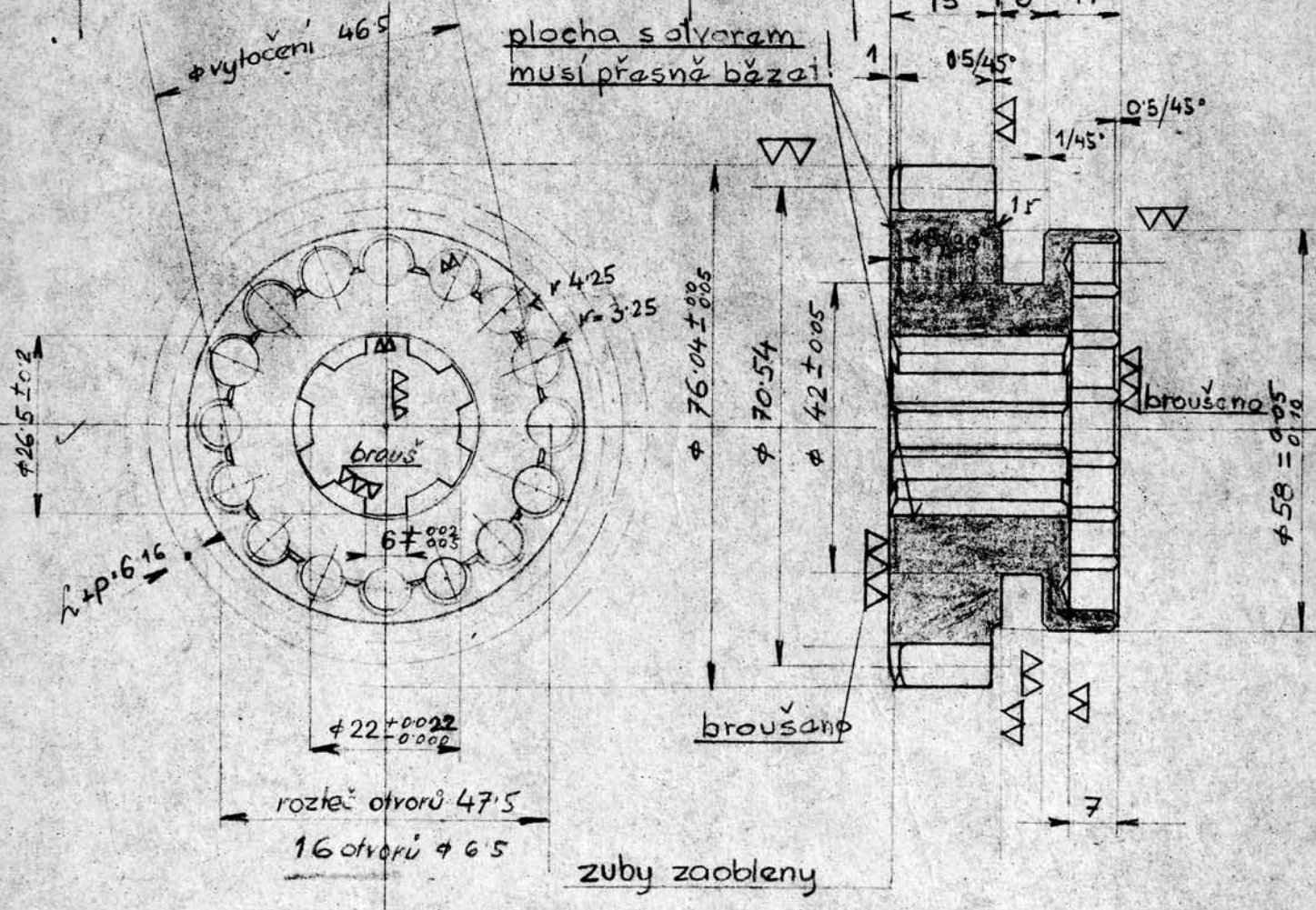
L-1222

T 1021

w 36čt

24.V.37. 1 materiál TEM na TEI
 30.3.43 2 příps. CE2 a poznám. o tvrdosti

Shuttle
Kanda



Náhrad. mat. CE2 vyznačit na příkaz na hot. souč.

Rockwellova tvrdost Rc 62±1
 CEMENTOVÁNO DO HLoubKY 06-07mm
 A KALENO V OLEI REP. platí do konce 36. serie a 40. vozu 37. serie
 nahrazen L 1220

HODNOTY OZUBENI KOL

MODUL	ZUBŮ	MOD. f	SNÍŽ	φ	φ'	KORR.	DISTANZ OS
3.067	23	3	2.75	20°	23°11'	0	69.05±0.03

TOTO KOLO ZABIRA S KOLEM Z 22 mod 3.067/3/2.75

$M_3 = 23 \frac{23^{\circ}11'}{68} = 0.04$ MIRA PŘES 3 ZUBY
 posuvné kolo II. rychlosti 1 - TEI CE2 výtlak

jednotná šebáh skříně

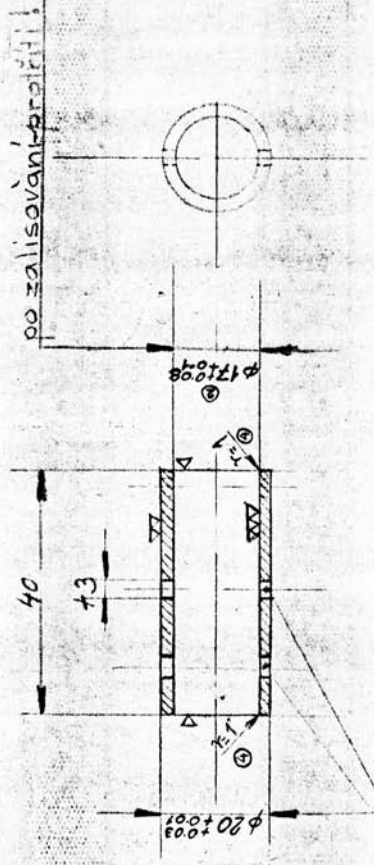
L 1142

13 serie

L-1220

Ae - T 102





Po zalisování do předlohy vyvrtat mazací otvory!

Datum	Z M Ě N A	Provedl
12.11.36	dřívě 17.028 mm	Kučl
14.11.37	1 materiál fosf. bronzina Růbalit C φ 20.00 / 17.028	Špinkl
6.12.37	2 φ 20.0003 no φ 20.0001, φ 17.028 3. materiál: měď - nikl na 82 a 14%	Špinkl
9.11.42	4 Zakotován radis 17 ^{mm} a píspis náhr. mat. OG-1	Špinkl
9.11.44	5 mat. OCA nahř Leg 2M, Hřida 302	Špinkl
5.5.48	6. změna rozměr φ 20.0003 nahř 20.0003	Špinkl

OG-1 Leg 2M Hřida 302
KDG 114 (Prunet)

Změna mat.: Clifton (CRP 92% Cu ± 4% Sn)
17.3.41. P. Špinkl

AERO-PRAHA T3034

Auto-oddělení: SEST. VL 3003 a L 3218, T3047

Předmět: **Pouzdro předlohy**

Kusů: 2 Materiál: **Růbalit C** rozměr φ 20.00 / 17.028

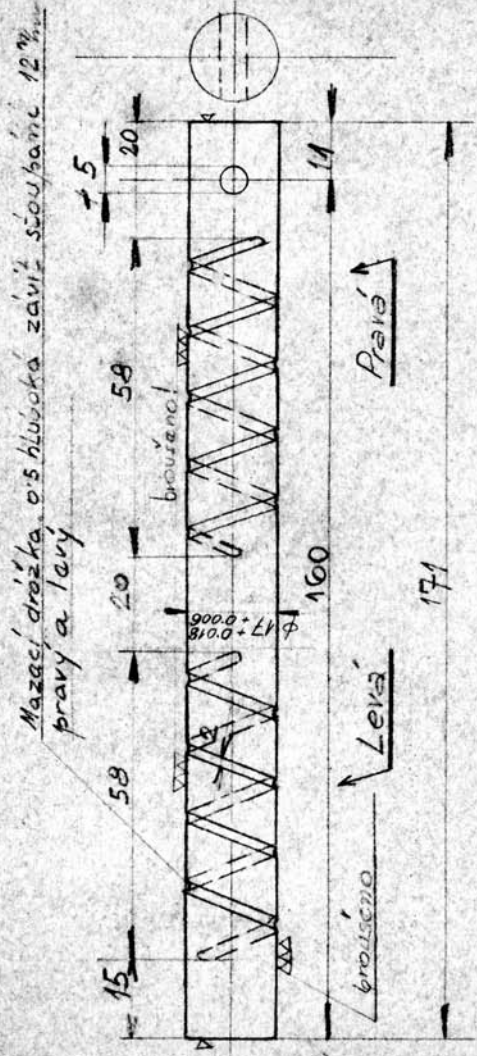
Kreslil: **Kučl** Datum: _____ Cis. modelu: _____

Kontrol: _____ Datum: _____

Ae L 1042

SPARSTOFFVERBRAUCH
BEFRÜHT

OSPORNOST
SPOTŘEBY
PŘEZKOUSEMA



Cementováno 05 kalen - broušeno

konca 36. serie 30 H
před do 40. vozu 37 serie 50 H
nahrazen L-1225

AERO-PRAHA T3034

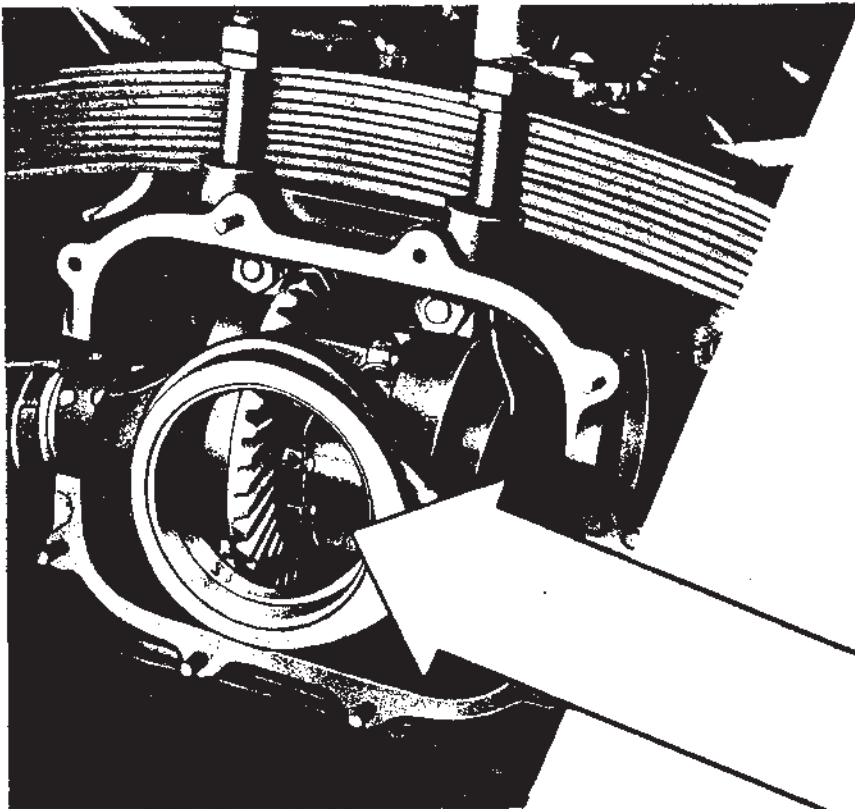
SEST. VL 3209, L 3218, T3047

Čep předlohy
FLA sřb.

Kusů: _____ Datum: _____ Cis. modelu: _____

Kontrol: _____ Datum: _____

Ae-L1079



Opatříme Váš vůz Aero 30 tichým soukolím . . .

U nových vozů Aero 30 typ 1936 uvítali naši automobilisté cennou novinku: **SOUKOLÍ DIFERENCIÁLU GLEASON.**

Vozy jsou tím podstatně zhodnoceny, protože byl zdokonalen jejich průměrný chod a tichost, které daleko vyváží zvýšení ceny, k němuž továrna musila proto přistoupiti.

Jako vždy provedla továrna změnu tohoto zařízení tak, že i majitelé starších vozů Aero 30 mohou si je dáti do svých automobilů zamontovati. Montáž trvá u nás jeden a půl dne a stojí i s výměnou soukolí, vmontováním nového ložiska, zachycujícího axiální tlaky a přesným seřazením diferenciálu Kč 750^{,-}.

Váš vůz bude mnohem tišší, což oceníte nejlépe na svých příštích dlouhých cestách.

Aero

SERVICE, Praha X., Poděbradova ulice č. 23 n., telefony 38792, 22934.

Aero-Service jest nejlépe zařízenou Aero-dílnou v Československu. Pracuje proto spolehlivě a nejrychleji. Spolehlivá a rychlá práce je vždy nejlevnější.

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 3, 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.