



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. 4



Vážení aerovkáři,

tak je to už pravda. Jiří Zítek nabídl za náš klub uspořádání Evropského setkání aeroprátel v roce 2015 v České republice. Stalo se tak při slavnostním ukončení letošního setkání v Heidenau a kolegové z německého klubu nabídku přijali. 33. Evropské setkání aeroprátel má být v Harrachově. Toto setkání se nazývá evropským proto, že členy německého klubu jsou i Holanďané, Švýcaři a asi i aerovkáři z dalších zemí. Říkám o pro ujasnění jakési „hierarchy“ rozhodování o místě konání setkání. To v německém klubu funguje tak, že člen klubu nabídne (v podstatě individuálně) místo konání a organizaci srazu. Proto se některé srazy konají i v Holandsku nebo Švýcarsku. Náš klub je v tomto výjimkou, protože není členem klubu německého, a tak je logické, e naši němečtí kolegové chtějí mít určitou záruku na úrovni setkání, jelikož na pořadatelsví částečně figurují. Pokud ničím

jiným, tak tradicí a názvem Evropského setkání aeroprátel.

Mnozí aerovkáři si jistě pamatují, že se Evropské setkání aeroprátel konalo již v roce 1995 v Harrachově a v roce 2001 v Českém Brodě. Zatímco harrachovské setkání bylo hodnoceno kladně, setkání v Českém Brodě bylo velmi kritizováno. O to víc mě to dodnes mrzí, protože jsem byl jeho hlavním pořadatelem. Naším záměrem bylo tehdy umožnit účast všem přihlášeným bez omezení jejich počtu. Další myšlenkou bylo pojmut setkání jako skutečnou soutěž s doplněním o atraktivní prvky. To vše bylo při účasti cca 100 vozidel nesmírně náročné na množství pořadatelů a i přípravě podkladů. Jak se později ukázalo, podcenili jsme hlavně úroveň služeb v pohostinství, konkrétně úroveň hotelu, což zkazilo hned první dojmy. Vůbec nechci „plakat nad rozlitym mlékem“, ale připomínám negativní reakce pro vyvarování se podobným chybám.

Jak vypadají současné Europatreffen? Předně si musíme přiznat, že my účastníci jezdící s aerovkami jsme zestárlí a tudíž vyžadujeme, ale řekl bych, že si i zasloužíme již klidnou méně náročnou „soutěž“. V duchu společenského a dá se říci komorního setkání se tato setkání konají. Počet vozidel nepřesahuje padesátku, v Heidenau klesl počet účastníků dokonce pod 40, s minimálním počtem aeroomladiny. Ke stylu setkání bych přirovnal černošické akce rodiny Šlesingerovy. Jednoduchý itinerář bez dojezdových časů, několik soutěžních otázek a úkolů (vesměs na startu, při polední přestávce a v cíli). Cílem je nenáročnost na vozidla i na počet pořadatelů. Dlouhodobým zvykem je nedělní výlet aerovkami se zajímavým cílem. Novějším prvkem Europatreffen jsou ještě pondělní výlety (s příplatkem mimo soutěž) autokarem do vzdálenějších zajímavých míst. Samozřejmě nepodceňuji náročnou přípravu celého programu, který je, jak jsem již řekl, pro „soutěžící“ nenáročný a přesto velmi naplněný a atraktivní.

Snad můj dnešní úvodník trochu přiblížil atmosféru Aerotreffen v západních zemích a to, co jeho účastníci očekávají. Myslím, že v Harrachově nehrozí fiasko s pohostinskými službami a Krkonoše společně s Jizerskými Horami nabízejí zajímavé a atraktivní prostředí.

Přeji všem pořadatelům a především Milovi Balabánovi úspěch akce. Sám nabízím jakési malé angažmá v přípravě bez nároku na přímou účast v soutěži. Přeci jenom mám s tím našim Aerovkářem práce dost.

– 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. Dále prosíme! Pro své příspěvky vybírejte jen ty fotografie, které chcete u článku mít! Nepošlejte množství fotek do záložních dočasných schránek! Přeci jenom není tolik času na stálé kontrolování došlé pošty a z dočasných schránek již není možno fotky vyzvednout!

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



Václav Zapadlík

automobily

výstava obrazů k životnímu jubileu mistra

od 3. do 27. září 2013

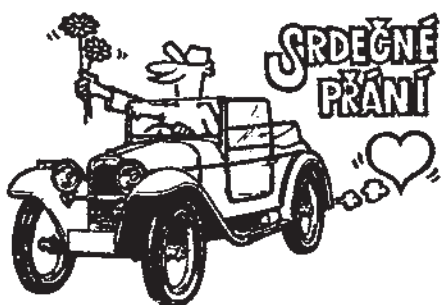
Galerie Portheimka
Štefánikova 12, Praha 5



denně kromě pondělí
od 13 do 18 hodin

PORTHEIMKA 22202 PRAGAS design_by_HY ESOTO TEP IKENA TVPS SPETKA

Na obálce je skvostné PF, které nám kdysi Maestro poslal.

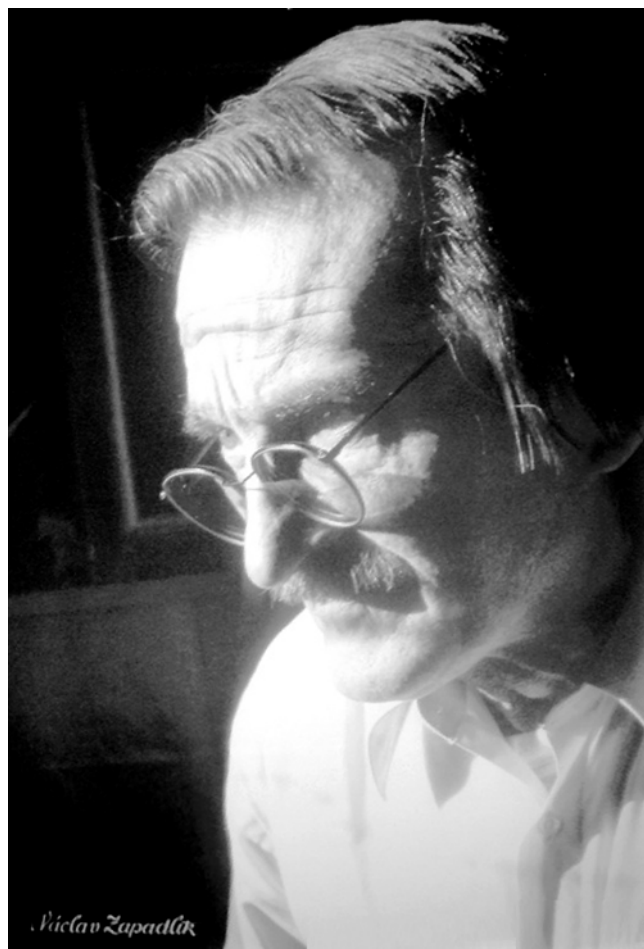


Dne 23. září t. r. oslavil své 70. narozeniny

pan Václav ZAPADLÍK

Do dalších let Vám, vážený Maestro, co nejsrdečněji přejeme stále pevnou ruku, neomylné oko a pevné zdraví.

Vaši aerovkáři



Při příležitosti Mistrova životního jubilea uspořádala Městská část Praha 5 jedinečnou kulturní akci – prezentaci výběru z jeho prací na téma „automoto“.

Tisková zpráva z 2. 9.2013 uvádí:

Výstava má za cíl nastinit umělecký profil a všestrannost Mistra Václava Zapadlíka jenž je, bez jakékoli nadsázky, dodnes pokládán za největšího mistra v kresbě a malbě historických automobilů. Paradoxně je známější v zahraničí, zejména v USA, než ve své vlasti. Ke své slávě došel skrze klikatou cestu. Prošel si obdobím hudebním, malířským i uměleckým.

Mistrovy výtvarné práce mají celou řadu podob – od jednoduchých pérovek, přes lavírované tuše až po akvarely a olejomalby. Pohled na jeho obrazy je natolik vzrušujícím zážitkem, že si nikterak nezadá s pozorováním reálného objektu. Dokáže vyvolat v divákovi emoce a zprostředkovat mu atmosféru dané situace zachycené na obraze. Nejednen automobilový odborník je překvapen jeho podrobnými znalostmi historie, což je další z předpokladů jeho úspěchu a uznání. Jako vynikající znalec karosérií a jejich konstrukcí spojuje tvořivou inteligenci s umem a s vlastními bohatými praktickými zkušenostmi. Má talent i skromnost a jakákoli umělecká povrchnost je mu cizí.

Obrazy Václava Zapadlíka se už vícekrát staly inspirací pro sběratele a modeláře historických vozidel u nás i v zahraničí. Z jeho kreseb je cítit vzrušení, obdiv a úctu k staré technice. Dokáže přiblížit vytoužený „veteránský ráj“ v plné kráse. Mállokterý výtvarník dokáže zachytit ve svém díle tvář tohoto světa tak věrohodně, a přitom tak svěbytně s elegancí a šarmem, jak by nedokázal zachytit žádný fotoaparát. V poslední době je Mistr i uznávaným tvůrcem poštovních známek.



Archiváři ACC Praha a jeho manželce se dostalo neobyčejné cti - Maestro je jedno klidné odpoledne osobně provedl výstavou a pak nám nad kávičkou rychle ubíhal čas. Faktická poznámka: trojrozměrná podobizna v životní velikosti není umělcovým autoportrétem.

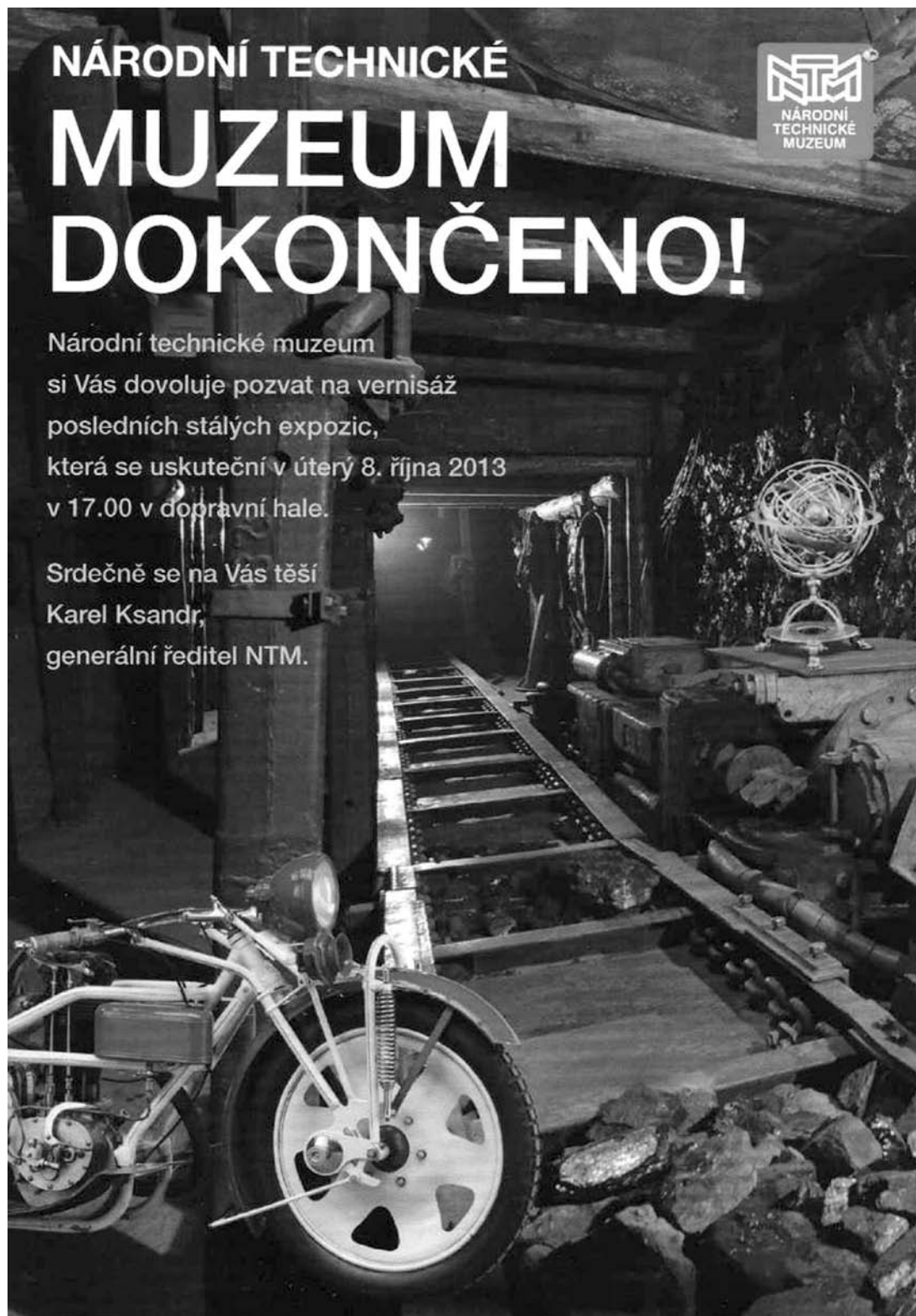
Mistr Václav Zapadlík je nepochybně nejuznávanějším a nejvýznamnějším současným výtvarníkem s motoristickou tematikou a to nejen v našich zemích, ale i ve světovém měřítku.

Pro všechny, kdo Mistra Zapadlíka znají, i pro ty, kteří ho teprve poznají, bude tato výstava opravdovým zážitkem.

Praha, 2.9.2013

Konečně v cíli


„V úterý 8. října 2013 se po dlouhých pětasedmdesáti letech představila stavebně dokončená a plně zařízená – i snově vybudovanými expozicemi – budova Národního technického muzea v plné své kráse.“ (Úvod zahajovacího projevu generálního ředitele NTM p. Karla Ksandra.)



**NÁRODNÍ TECHNICKÉ
MUZEUM
DOKONČENO!**

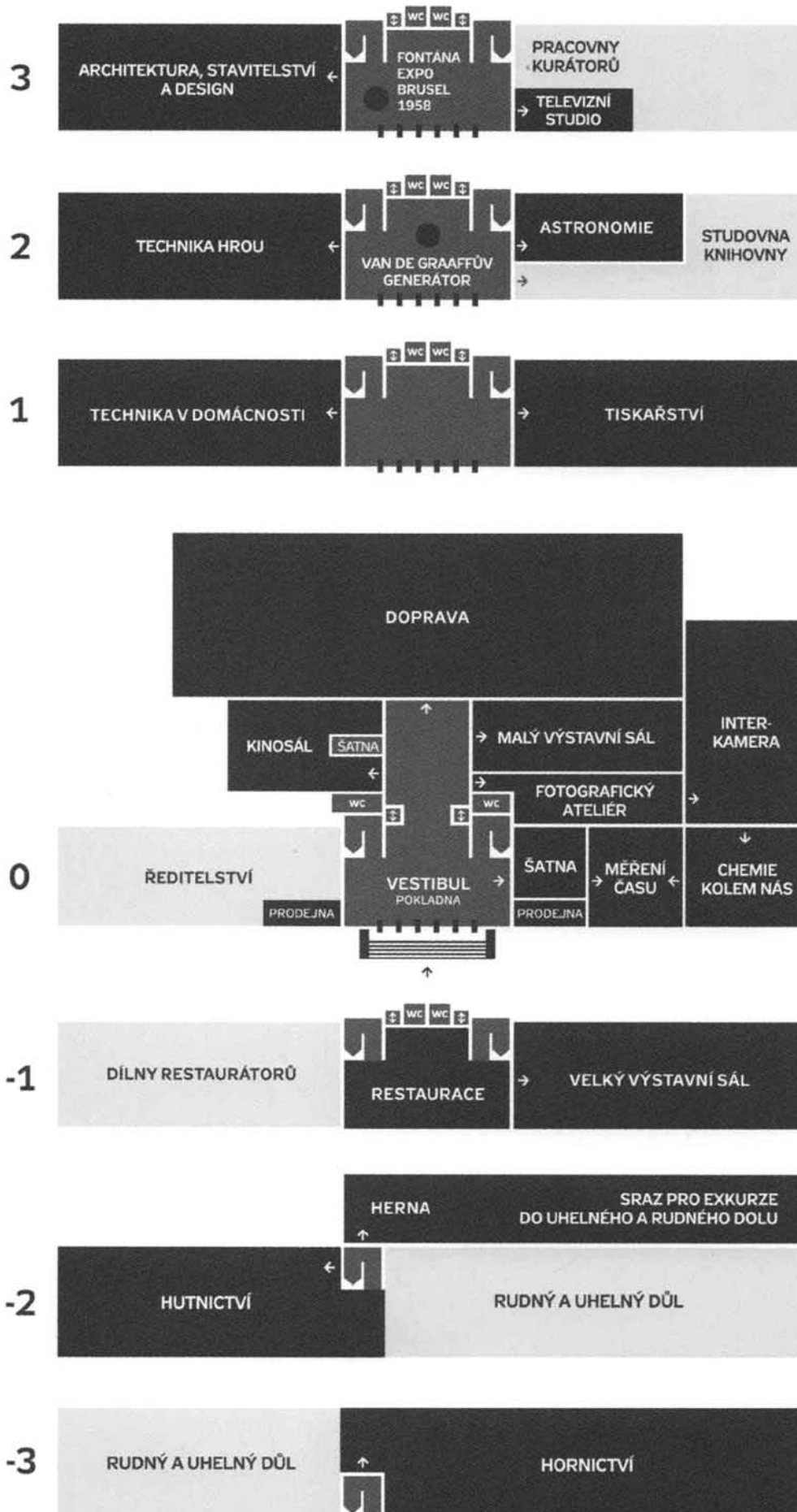
Národní technické muzeum
si Vás dovoluje pozvat na vernisáž
posledních stálých expozic,
která se uskuteční v úterý 8. října 2013
v 17.00 v dopravní hale.

Srdečně se na Vás těší
Karel Ksandr,
generální ředitel NTM.



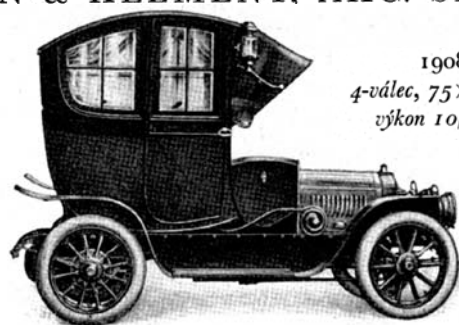
NÁRODNÍ
TECHNICKÉ
MUZEUM

PLÁN EXPOZIC V HLAVNÍ BUDOVĚ NÁRODNÍHO TECHNICKÉHO MUZEA





LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.



1908.
4-válec, 75 × 88 mm,
výkon 10/12 ks.

V čísle 4/2012 jsme věnovali velký prostor 1. ročníku Soutěže Malou dohodou 1937. Do archivu jsme nyní získali reprodukci článku z časopisu AUTO (ročník XXVIII/1946, č. B5 z 25.V.), ve kterém autor vzpomíná na období příprav této akce.

Připravil Karel Jičínský



ROČ. XXVIII. ČÍSLO B 5 . 25. V. 1946

Auto 91

K soutěži „Malou dohodou“ 1937 (co ji předcházelo)

I. E. ŠRAML

Na podzim roku 1936 byl jsem několik dní v Teplicích-šanově a náhoda tomu chtěla, že jsem zašel ve společnosti jednoho čs. policejního úředníka něm. národnosti do známé vinárny Francouze Girardiho.

Do této vinárny dostavila se později početná společnost německých motoristů z jakéhosi večírku a část jich usedla i u našeho velkého stolu. Po krátké době dostala se společnost do debaty o jakési příštím rokem pořádané motoristické soutěži na Balkáně — v řeči označovali tuto soutěž jako »Die große Balkanfahrt«. — Napnul jsem sluch.

Z řeči a poznámek debatérů jsem vyrozuměl, že příštího roku, t. j. 1937, má německý DDAC uspořádat velkou automobilovou soutěž i soutěž motocyklů do balkánských zemí a že start má být proveden v Norimberce nebo Mnichově a cesta má vést přes Rakousko, Maďarsko, Rumunsko, Bulharsko, Jugoslavií a cíl má být v Berchtesgadenu. V dalším hovoru jsem slyšel, že všechny jmenované země mají do cílů hlavních etap uspořádat jakési hvězdicové jízdy a že vlastním pořadatelem této soutěže není vlastně DDAC, ale NSKK, resp. jeho štáb s Korpsführerem Hünleinem v čele. Do debaty jsme se pak vmísili a jeden z něm. motoristů nám ukázal i dotazník něm. autoklubu v Liberci, který byl jakýmsi informativním oběžníkem a žádal, aby něm. motoristé se na soutěž připravili, neboť k soutěži budou připuštěna i »Tschechische Kraftfahrzeuge«.

Debatéři mluvili dále o tom, že tato soutěž bude jakousi reprezentací něm. autoprůmyslu na Balkáně, a litovali, že není dosud ve stavbě velká Balkánská dálnice, která je Německem

projektována z Mnichova přes Vídeň do Budapešti a odtud přes Bělehrad do Sofie a Cařihradu. Jen Maďari prý již počali dálnici podle tohoto něm. projektu stavět a část je již hotova.

Když jsem opustil vinárnu a přemýšlel o tom, co jsem slyšel a porovnával s tím, co jsem věděl již dosti dobře o NSKK, došel jsem k úsudku, že jde, resp. připravuje se propagačně politická invaze něm. autoprůmyslu do balkánských zemí, a protože pořadatelem má být NSKK, skrytý za DDAC, i o polovojskovou mírovou invazi něm. motoristů na Balkán, i když je soutěž připravována jako soutěž mezinárodní, jak jsem vyčetl z oběžníku něm. autoklubu z Liberce.

Po návratu do Prahy jsem sháněl ihned nové informace v našem Autoklubu, ale bez výsledku. Dopsal jsem proto několika známým v Bělehradě a Bukurešti u zastupitelských našich úřadů, aby »oklepli« situaci u tamních autoklubů; po čase mi došla odpověď z Bukurešti, že Němci skutečně s král. rum. autoklubem jednali. Je přislíbena účast Rumunska za jistých podmínek (že soutěž nebude Rumunů nic finančně stát a že trať má být na rumunském území vedena nikoliv železnými vraty, ale z Temešváru přímo přes Sinaj do Bukurešti a odtud přes Ruščuk do Sofie).

Odpověď z Bělehradu sdělovala, že soutěž je velmi vítána, že se ale jugoslávský autoklub nemůže účastnit a pořádati hvězdicovou jízdu do Bělehradu pro stávající technické obtíže. Jugoslávský autoklub současně nedoporučoval, aby etapa Bělehrad—Štýrský Hradec byla vedena přes Záhřeb (v okolí Záhřeba prý budou prováděny silniční rekonstrukce). To, že DDAC jednal s autoklubem v Sofii, mi potvrdil

pražský bulharský obchodní attaché, a že Maďarsko se soutěže účastní bylo zcela jisté, stejně tak i účast Rakouska byla přislíbena.

Když jsem všechny tyto zprávy zpracoval a předložil ve formě »memoranda« patřičnému úřadu spolu s doklady, byla rozhodnuto, zamýšlenou soutěž nějak paralyzovati, jednak zcela znemožniti z důvodu hlavně vojensko-politických. Jelikož čas kvapil — o pořádání soutěže mělo být rozhodnuto nejpozději do 15. ledna 1937 — vzhledem na »mezinárodní« účast, jak ji DDAC hodlal pořádati, bylo nutné okamžité rozhodnutí.

Vypracoval jsem proto pro sport. výbor Autoklubu RČs návrh »soutěže spolehlivosti Malou Dohodou« a maje schválení nadřízeného mi úřadu, předložil jsem návrh cestou sportovního výboru u AKRČs presidiu tohoto klubu a v důvodové zprávě jsem se běžně zmínil, že jde o prestiž našeho Autoklubu u tehdy spojeneckých autoklubů »Malé Dohody« a že nebude-li ihned rozhodnuto kladně o pořádání této soutěže, uspořádají ji Němci zcela určitě a patrně s velkým úspěchem politicko-hospodářským.

Předseda Autoklubu RČs gen. Jar. Čížek byl informován dodatečně našimi vojenskými zástupci v Jugoslávii a Rumunsku, že se němečtí vyjednávači snaží zvrátiti úmysl pořádati »soutěž Malou Dohodou«, když počalo vyjednávání a dotazy našich vojenských zástupců u autoklubů Jugoslavie a Rumunska. Do Jugoslavie i Rumunska byli dokonce vysláni zvláštní delegáti DDAC a NSKK a dostali jsme pak zprávu, jak byli rozhořčeni nad pokusem »jejich« zamýšlenou soutěž sabotovati a klásti jí překážky.

Návrh soutěže »Malou Dohodou« narazil na technické a hospodářské obtíže, a později během oficiálního jednání i na obtíže politické, hlavně u jugosláv. autoklubu, který již polouředně dal slib Němcům. Dík diplomatickým a jiným zásahům, byly všechny překážky odstraněny a tak umožněna v září 1937 naše první velká mezinárodní soutěž motoristů, která vedla územím cizích, tehdy spojeneckých států.

»Za pět minut dvanáct« byl tímto způsobem vzat DDAC, resp. nacistickému NSKK vtr s plachet a pořádání německé soutěže znemožněno. O to se zasloužili v první řadě naši vojenští attaché pplkgšt. Buda v Bukurešti a plkgšt. Malý v Bělehradě.

Jak dalece splnila své poslání »soutěž Malou Dohodou« 1937, toho jsou dokladem novinářské a rozhlasové zprávy, jakož i ohlas v mezinárodním motoristickém tisku z onoho roku.

Za rok bude desáté výročí této soutěže po strašné válce, která změnila podstatně politickou i územní strukturu Evropy. Sportovní a motoristické soutěže, hlavně mezinárodní, stojí v důsledku toho před novými problémy a úkoly. Československý motorismus a sport se musí snažiti nejen, aby uhájil své posice předválečné a jejich tradici, ale, aby se dal do nového boje za jeho další úspěchy; k tomu máme nejen podmínky, ale, jak doufáme, jistě i vůli a snahu. Musíme si vychovati novou motoristickou a sportovní generaci, a k tomu je třeba hlavně mladých sil, jak výkonných, tak organizačních. Proto voláme motoristickou mládež do práce v motoristických klubech a v celém autoprámyslu.

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

20. pokračování o automobilech na páru.

Z historie automobilu – PÁRA V DOPRAVĚ

67

F. HILL
1840



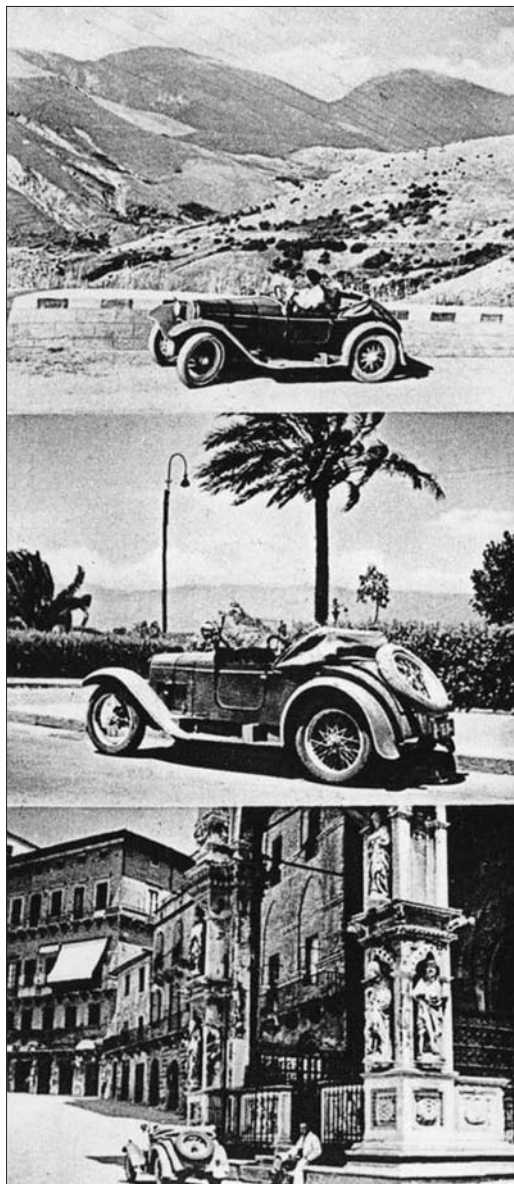
Hill F. z Deptford Chemical Works se po první připomíná r. 1839 jako jeden z významných cestujících, kteří provázeli Hancocka na cestě na jeho „Automaton“ z Londýna do Brightonu a zpět. V následujících letech Hill sám se věnoval konstrukci, a to s velkým zdarem. Jeho vůz opatřený Robertsovým diferencialem vykonal pozoruhodné zkušební jízdy i v kopčitém území, při nichž docíloval rychlosti 12 – 16 mil v hodině. Tyto úspěchy způsobily, že r. 1841 byla založena k exploitaci Hillových patentů he Generali Carriage Company. Parní dopravě na silnici bylo tehdy už zápasiti s ohromnou konkurencí železnic. K tomu bylo třeba především dobrých vozů. Hillův se jím stále osvědčoval zdařilými jízdami na Windsor, Brighton, Hastings. Psal o nich pochvalně vydavatel Mechanic's Magazine, který zejména z vlastní zkušenosti vyzvedl, že „způsob, jak vůz jezdí kopce nahorů i dolů, dokazuje, že úplně překonal obtíže tohoto druhu.“ Zejména se připomíná jízda do Hastingsu a zpět (128 mil) vykonaná v jednom dni, a to dvakrát rychleji než koňským dostavníkem. Vůz spočíval na pevném rámu dobře odpérovaném. Vzadu byl kotel, komín, nádržky na vodu a místo pro strojníka. Karoserie měla vzadu uzavřený oddíl pro 6 osob, před ním krytý box pro 3 cestující a zcela vpředu místo pro řidiče.

Váha úplně vypraveného vozu s 12 osobami byla kolem 4 tun. Na špatných cestách pracoval dvouválcový, ležatý stroj s tlakem 70, na dobrých 60 liber na čtver. Palec. Mohl dosáhnout i 20 mil v hodině. Rychlost ovšem závisela na náhodných překážkách na silnicích, způsobovaných ostatní dopravou. Dlouhé zkušenosti Hillovy ukázaly, že možno cestující dopravovat parními vozy za polovičku nákladu a dvojnásobnou rychlostí než mohly tehdejší dostavníky s koňmi.

Ing. Josef Voříšek – FOTOSALON
(pokračování IV.)

Zatím co se era „malého vozu pro velké cesty“ pomalu chýlila ke konci, byl na obzoru patrný počátek éry větších aerovek zcela jiné koncepce. Při návrhu karosérií různých verzí základního modelu Aera 30 HP se již jako designér plně angažoval ing. Voříšek. V tomto období se při propagaci malých vozů uplatnily fotografie z jeho cesty na Sicilii s jednoválcem A 10 HP, které byly použity pro firemní kalendář na rok 1934 a další reklamní tiskoviny. Těmito dvěma ukázkami uzavíráme téma malých ajrovek.

Připravil Karel Jičínský (foto archiv KJ)



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



Hned dva příspěvky jsme dostali ke klubové akci Aerojízda 2013.

Aerojízda 2013 – 21. září 2013

V příjemném prostředí Caravan campu Valek v Chrustenicích u Berouna se sjeli příznivci a majitelé vozů značky Aero na dalším ročníku Aerojízdy. Letošní ročník byl trochu poznamenán hledáním místa, kde by se setkání dalo uskutečnit. Na poslední chvíli padlo rozhodnutí a myslím, že nikdo nebyl volbou zklamán. Majitelé campu nám vytvořili skvělé zázemí a možná, že další účastníci v budoucnu přiláká i možnost přenocování ve vytápěných chatkách. Totiž na podobných setkáních bývá nejzajímavější večerní (případně noční) diskuze, tam se člověk dozví spoustu zajímavých věcí, na které není přes den čas.

I přes nepříznivou předpověď počasí a nic dobrého nevěstící mraky přijelo do campu 29 (s námi 30) účastníků převážně s vozy Aero. Po přivítání a pohoštění již klasickými koblihami a koláčky jsme se vydali na trasu jízdy, která vedla, jak jinak, kolem Berounky. To znamená z kopce do kopce, doleva doprava až do Zbečna, kde byla přestávka s prohlídkou Hamouzova statku, což je nejstarší roubené stavení v okolí, zařízené jako skanzen. V místní peci pečou domácí chléb a během prohlídky

byl akorát hotový. Na naléhání účastníků nám pekař věnoval tři bochníky a byly opravdu výborné. Ti, na které se nedostalo se mohou zeptat těch, na které se dostalo.

Po návratu do campu následoval základní test s otázkami z historie Aero, občerstvení a živá hudba v rytmu dixielandu v podání Dixieland Bandu Zdice. Během produkce jsme vyhodnotili výsledky a odměnili nejlepší hodnotnými dárky věnovanými štědrými dárci z řad účastníků setkání. Každý ještě dostal značkový nožik s logem Aero. Poté se již vzdálenější aerovkáři začali rozjíždět do svých domovů, hrstka věrných zůstala až do konce produkce kapely a my pořadatelé i téměř až do konce svých sil.

Jak je patrné z úvodu článku, byl sice tento ročník opět setkáním posledním, ale v duchu už opět plánujeme ročník další. A to nejen proto, že se podařilo najít místo, kde není problém zaparkovat, najíst se a pod střechem se usadit, ale hlavně proto, že Vás rádi vidíme, zvláště, když přivezete nejen dobrou náladu, ale i něco na zub. Ten dort ve tvaru matice kola na cinkáče, který jsme dostali a který jste všichni obdivovali, byl v neděli ke kávi a byl opravdu vynikající.

Tak zase za rok !

Za pořadatele Aerojízdy Jindra Šlesinger



Aerojízda 2013

Dne 21.9.2013 se konala opět Aerojízda 2013, kterou pořádal Jindra Šlesinger se svou rodinou. Vzhledem ke zrušenému parkovišti před kinem v Černošicích se letošní Aerojízda konala v kempu Valek v Chrustenicích. Musím Jindrovi přiznat, že dokázal vybrat opravdu nádherné prostředí pro tuto akci. A nejen to, ale celé setkání bylo jako vždy velmi dobře připravené a to včetně itineráře a vůbec celé trasy. Je vidět, že tato akce se těší stále většímu zájmu Aerovkářů. Přestože počasí nevěstilo nic dobrého, na startu se sešlo kolem 27 Aerovek všech typů. Po příjezdu a prezentaci jsme byli tradičně pohoštěni koláčkem anebo koblihou a k tomu jsme si mohli v příjemné restauraci objednat výbornou kávu.

Kolem 11 hod. jsme za drobného mrholení vyrazili na trasu dlouhou cca 50 km (pro některé bloudivší posádky i o několik kilometrů delší). Z Chrustenic se jelo přes Loděnice směrem na Svatý Jan pod skalou a dále Beroun, Hýskov a podél Berounky do Nižboru. Po cestě drobný deštěk přestal a počasí již bylo ideální. Dále jsme pokračovali přes Sýkořice táhlým klesáním do Zbečna, kde byla u Hamousova statku přestávka. Zde jsme si mohli prohlédnout skansen a být svědky vytažení čerstvě upečených chlebů z pece. Dostali jsme tři pecny chleba, které jsme později po dojezdu do kempu společně ochutnali. Po této příjemné zastávce se pokračovalo zpět a to již zmíněným, tentokrát však stoupáním ze Zbečna do Sýkořice a dále přes Chyňavu a Beroun zpět do kempu Valek. Po výborném obědě nás čekal další program v podobě dixielendové muziky. Aby bylo možno účastníky setkání nějak ocenit, připravil Jindra opět náročný vědomostní test, ve kterém jsme se většinou jenom trefovali do správných odpovědí. Nakonec se přece jen našly tři posádky, které měly správné odpovědi a byly po zásluze oceněny předanými poháry.

32. Evropské setkání aeropřátel aneb jak jsme chtěli „vyhrát pechfögla“.

Bývá zvykem, že vítěz Evropského setkání aeropřátel napíše o své účasti článek. Jelikož do uzávěrky tohoto čísla Aerovkáře od vítěze vyprávění nedorazilo, rozhodl jsem se napsat něco k „vysněnému“ poslednímu místu, které nám nakonec uniklo.

Letos opět naše parta neporušila tradici a na evropské setkání do Heidenau vyrazila po vlastních aeroosách. Jirka Zítek před odjezdem nelenil a bez trochy soucitu aerovku tvrdě již druhým rokem zajížděl. Tak tvrdě až se mu uřinčila zadní poloosa. Já tomu říkám dětské nemoci osmdesátiletých aerovek a komu ještě zadní kolo u třicítky neupadlo, není kovaným aerovkářem.

Teprve po takovýchto zkušenostech se ukáže, kdo dokáže s aerovkou prožít celý život. Taková drobnost nemohla odjezd ohrozit, a tak jsme vyrazili.

Cesta probíhala poklidným rychlostním průměrem slabých 100 km za 2 a půl hodiny téměř bez „kufrování“, které má ovšem také své kouzlo, až do večerních hodin. Byl čas na hledání ubytování, který se zrovna Jirkova posádka snažila ignorovat. Připomínky ostatních, že se ubytování v nočních hodinách špatně hledá, nebyly brány příliš vážně a tak přišel „trest“. Kdesi u města Aschersleben se naše aerovka trochu opozdila, jezdíme vždy na poslední pozici, a v nějakém městečku na křižovatce u semaforu jsme ostatní dostihli. Aerovky však nečekaly způsobně na zelenou, ale stály tak různě na chodníku a kolem něj. Jirkova třicítka poskytovala klasický pohled. Otevřené obě kapoty a z motorového prostoru vyčnívaly jen aerovkářské zadky – vždyť to všichni znáte. Netrvalo dlouho a z pod kapoty vyčníval i můj zadek. Zatímco mužská část posádek bezradně civěla na přetržené táhlo spojky, ženská část posádek dostala nebývalou příležitost vyndat tašky s „mejkapem“ a v předtuše dlouhé přestávky se líčit na předpokládanou večeři.

Jirkova sinalá tvář mě znepokojila a nepomohla ani připomínka na večerní kvasnicové pivo. Legerace šla stranou a musel jsem ho přesvědčit, že jde zase jen o takové aerovkové zarděny, kvůli kterým není hned nutné vyhledávat „lékařskou“ aeronemocnici. Většinou není nic horšího v takové situaci než to, že se všichni chtějí zapojit do opravy. Nářadí i prostoru kolem aerovky je vždycky málo, a tak bylo rozhodnuto, že větší polovina naší kolony pojedje shánět ubytování.

Oprava byla komplikovaná v tom, že se táhlo přetrhlo těsně za vypínací pákou spojky, takže prodlužovací matice bránila ve vypínání spojky a bylo nutno propilovat oko páky tak, aby matice do oka zapadla. Hranatým pilníkem se zvětšila kulatá díra v táhlu (stačilo asi 1,5 mm), Jirkovi se vrátila původní barva obličeje a za hodinu jsme odjeli. Naše kumpány jsme našli v Quedlinburgu, ubytované konečně v luxusním hotelu přímo pod hradem místo v nějakém penzionu. Samozřejmě, večer už nic jiného (dražšího, natož levnějšího) nebylo možné sehnat. Jenom mimochodem jsem si vzpomněl, že před více než padesáti lety jsme každý rok měli ve škole na nástěnce název tohoto východoněmeckého města – konaly se tam dětské matematické olympiády.



Noc v Quedlinburgu



Aerovky v ovocnářském statku

V pátek jsme nezvykle v čas a bez dalších problémů dorazili do Heidenau. Převzali jsme si veškeré náležitosti k akci a pořadatelé nás velmi příjemně překvapili. Itinerář byl v češtině!

Konečně jsem se propracoval k tomu, proč je v názvu jízda za „pechföglem“. Jak již bylo řečeno, itinerář byl v češtině, k němu podrobná mapka i rozhodl jsem, že pojedeme podle mapky. První úkol jsme absolvovali víceméně neúspěšně a po příjezdu do konce etapy na ovocnářský statek se mě kolegové ptali, jakže jsem se vypořádal s jakousi vzdáleností při druhém úkolu. Jen jsem nechápavě koukal a potom mi došlo, že stanoviště úkolu nebylo v mapce, ale v českém itineráři, který jsme už za jízdy nečetli. V tu chvíli mi bylo jasné, že nás poslední místo nemine. Při posledním úkolu jsem se chybně zařadil za malé aerovky a bylo rozhodnuto. Jenže „pechfögl“ se uděluje především těm soutěžícím, kterým se pochroumala aerovka (těch bylo tentokrát dost) a ne za neschopnost (nechci říci přímo blbost) posádky.



Z výletu do Bremerhavenu



V muzeu nákladních automobilů



Výbava třicítky pro ohřev párků jednoho z účastníků



Hrad Moritzburg na zpáteční cestě

Snad mi čtenáři prominou, že nepíšu o krásách přírody, výletech a bezvadné organizaci aerosetkání. To rád přenechám vítězům a několika fotografiím ze soutěže i z cesty.

Pořadatelům patří dík za bezvadnou organizaci a zřejmě i dopředu objednané počasí. Vždyť jsme ani jednou nezmokli, zatímco v jižním Německu pršelo snad celý týden. Tak zase za rok na shledanou.

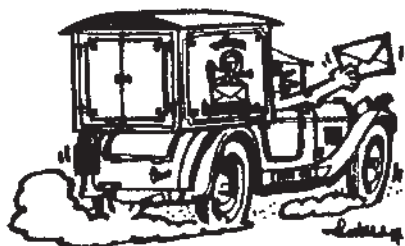
– JK a EB –

P.S. – Možná poslední poznámka patří spíš do techniky, ale naše aerovka ujela 1623 km a „vypila“ 134,5 litrů benzínu. To je 8,29 litrů na 100 km – ani se mi nechce tomu věřit.



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

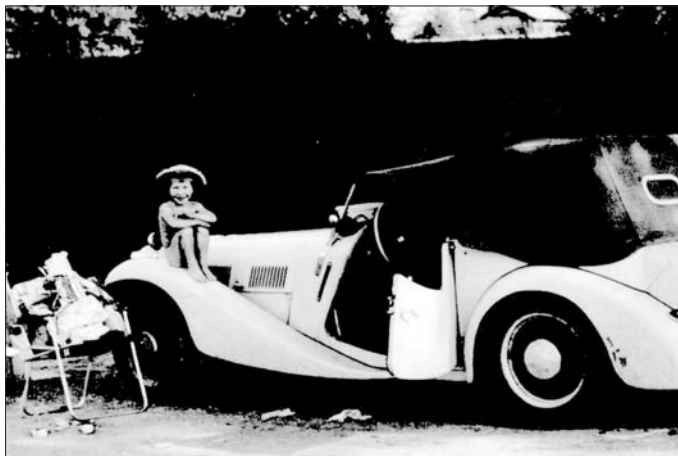
Vyprávění pana Svatopluka Srby – V. pokračování.



Mostar zůstal nedosažen. Při dotazování na camp v Jablanici nás dobří lidé navigovali – k sobě do bytu. A kvůli nám vyndali z vany namočené velké prádlo. Krásný večer po divokém dnu. Dlužno přiznat, že v Bosně našinec při besedování u vína, krom útržků cizích jazyků, musel unavit i ruce.

Mostar. No, slavný most, samozřejmě ještě ten původní, osmanský, tehdy 402-letý, jsme viděli, prošli, popatřili na skoky mladíků, koupili tepaný popelník. Všechno další čas v Mostaru padl na vzájemné hledání s přáteli v campech, vyptávání u krajanů, dokonce zachycení stopy dle vizuálního svědectví, ale časoprostorová konfrontace o vzájemném míjení „o fous“ proběhla až doma. Paradoxem zůstalo, že jsme - obě rodiny - po marném úsilí dojeli k moři a znovu se vrátili do Mostaru, a hledání definitivně vzdali až po ověření, že nikdo nehavaroval a neleží v nemocnici. Zajeli jsme si aspoň k Neretvě, vykoupali se, převrstvili náklad a přidali krásně ohlazené kameny.

Aerovce i nám jsme dali odpočinout až v soukromé zahradě vesničky Tučepi poblíž Makarské, večer popíjeli červené víno a s krajanů se dělili o napínavé zprávy z horkého politického léta doma. Ve 22. hodině se na malinkém transistoru dala zachytit Praha. Zažili jsme pořádnou bůru s krupobitím, které na nezakrytých autech dokázalo nadělat důlky. Jedno nedělní odpoledne jsme „svátkovali“ v Makarské. Zaparkovali na ústředním náměstíčku poblíž moře a někde courali. V příjemný



podvečer se vracíme ... náměstí plné lidí, chystá se kutálka k večernímu koncertu, auta pryč, s jedinou výjimkou ... uprostřed stojí aerovka a na jejím blatníku opřený pózuji dvě nádherné tak osmnáctky s dlouhýma nohama, samozřejmě v mini. A mně chvíli předtím došel film v aparátu. Litost odsunula malá obava, neboť mne aerovka párkrát znejistila problémy startování a zapalování. Omluvné gesto dívkám, že musíme narušit jejich výstavní rámec, a ... „rámec“ nezklamal a odpulí jsme z náměstí elegantním obloukem před sledujícím publikem naprosto bravurně. O dvě ulice dál bravura skončila. Přicházela tma, záhadu stávky jsem neodhalil, žena s dcerou odjely do campu autobusem a já musel s pokusy nastartování počkat do rána, neb jsem rušil spící hosty v privátech.

Tuhle epizodu provázely bizarní okolnosti, ale je pravdou, že jsem měl v Jugoslávii pár krátkých vynucených zastávek s hledáním záhadné příčiny aerovkové stagnace. Vždy jsem nakonec odjel, ale až poté, co jsem zkontroloval vše možné i nemožné – svíčky, zapalování, benzin, karburátor, otvíral a zavíral kohout, a postupně důkladně očistil a vylepšil všechny kontakty a uzemnění na autě. Suverén jsem byl na bicykl, všechna řemesla pro dům, dost věděl o koních, ale moje mototeorie vycházela z knížky o třicítkách (F.A.Elstner), o cinkáčích (asi také od Elstnera; přišla i odešla jako nedílná příloha litru) a nějaké vojenské příručky z padesátých let. Všechny mne poučily - motor škytá, střílí atd. - porucha v karburaci, motor dobíhá bez výbuchů - porucha elektr. soustavy. Všechna zneklidňující extempore byla bez kašlán a výbuchů. Motor zastavil „jak když utne“. Příčina byla v mé nezkušenosti, naivní víře v poučky, a taky v karburátoru Jikov, osazeném s tak zajímavou kombinací, že při neotevření rezervy a nasání vzduchu nikdy - skutečně nikdy! - ani neškytl. Definitivně jsem na tuhle potměšilost přišel až při návratu. Stačilo otevřít rezervu a pokračovat.

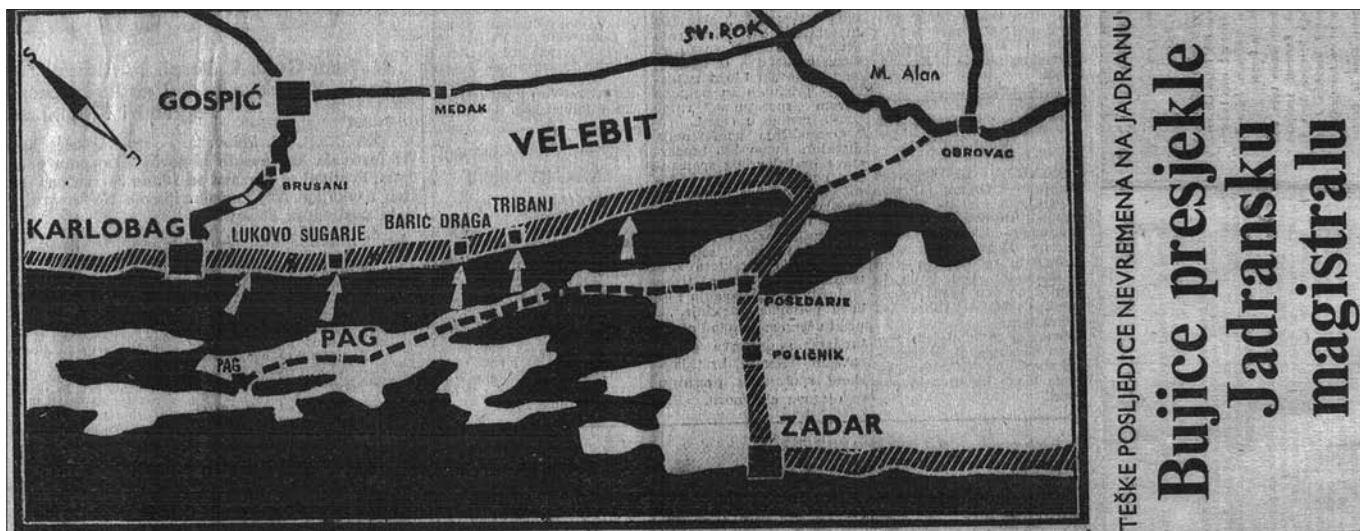
K technickým zkušenostem z Jugoslaviie doplním, že při najetí asi 3000 km k moři a zpět jsem měl příjemnou spotřebu cca 8,5 l, ale doplácela na to ojníční ložiska, a odborníci dodali, že aerovka těch deset litrů potřebuje. Karburátor byl proto upraven na vyšší spotřebu. S převahou městských jízd jsem už nikdy spotřebu systematicky neměřil. K jízdním průměrům mám z pozdější doby někde poznačeno, že při pánské (!) solo jízdě v ideálním počasí, v mírném odpoledním provozu všedního dne v r. 1971, na trase z Jablonného nad Orlicí do Brna – cca 105 km po okreskách v kopcích, na asfaltu i kostkách na „státních“ silnicích, vycházela průměrná rychlost na 72 km za hodinu.

Perličku k peripetiím dosud „nepřečtené“ třicítky. Po pětáctičtyřiceti letech společného osudu s Aero 30, jsem našel v kupní korespondenci od prodávajícího, že její předchozí majitel (před padesáti lety) nahradil kvůli spotřebě tím Jikovem původně osazený Amal a že mi ho od něj časem přiveze!!! Amal mi tehdy „nic neřikal“, z litru jsem znal Solex, a vůbec jsem to nějak přehlédl. „Pozdě bycha honit.“

Aerovka ale ještě dřímá pod olivami. Probit se domů zdaleka nebude jednoduché. Vyjždíme už v pondělí, abychom e mohli poklidně loudat podél pobřeží a prohlížet starobylé přístavy. První zastávkou je Split. Parkujeme na molu a nejvíc času věnujeme zbytkům Diokleciánova paláce, do nichž organicky vrostly stavební aktivity pozdějších věků. Daiším přístavem je Šibenik



a nocujeme v nedaleké Vodici. Dcerku uchvátilo obrovské pískoviště, tak přidáváme další dny. Vodice – příhodné to jméno pro závěr stfedy, 14. srpna 1968. Začalo to černou nebeskou stěnou večer, a následoval několikahodinový příval vody, víchru, blesků a hromu. Nápor vody je tak silný, že kvalitní stanovinou nepřetržitě proniká vodní mlha. Věříme, že malý stan zatěžujeme natolik, že nás snad nebude vláčet po campové pláni. Nestalo se, ale mnozí stanující takové štěstí neměli. Ráno to v campu vypadá jak po Waterloo. Suší všichni, pobožené stany, a shledávají se rozfoukané svršky a campovací potřeby. Vyplavení dospávají na slunci. Někde jinde prý stany končily až v moři, a zachraňováni byli i lidé. Den však hýří nádherou a sluncem a užíváme si toho v Zadaru. Odpoledne vyrážíme, ale ouha ... po třiceti km nás policie odklání z jadranské magistrály na Obrovac, směrem k vnitrozemí. Dozvídáme se, že trasa na Karlobag je na pěti místech přerušena průrvami, když propustky nestačily přívalům vody z hor. „Bujice presjekle Jadransku magistralu.“ Uvázlo tam na 200 aut na několik dnů, než armáda postavila provizorní přemostění. Musela také posádky zásobovat jídlem a vodou přes moře. Přijíždíme na křižovatku u Obrovaci, kde pokračuje objížďka na Karlobag přes hory. Plno pojiždějících a vracejících se aut. Na horském úbočí, do něhož praží slunce, se leskne klikatá stužka stovek vozidel. Hlouček našinců ji pozoruje dalekohledem s dodáním, že „ten červený



autobus se dvě hodiny nepohnul“. Shora přijíždějí dva čeští motorkáři, nerozeznatelní pod vrstvou prachu. „Kličkujeme 80 km mezi stojícími auty čtyři hodiny.“ Vytahují se mapy a bedekry. Do dobrodružství průjezdem vnitrozemí na sever se nikomu nechce. Volba padá na přejezd dvěma trajekty přes ostrov Pag. Otáčíme a s vědomím malé frekvence trajektů a 14 aut, která pojme první trajekt Miškeviči – Miletiči končí jakékoliv otálení a soutěží se o posici. Na úzké vlnité cestě dojíždím několik Mercedesů s připojenými karavany. S vagony na čtyřech kolách každý odčerpá kapacitu tak tři běžných aut. Tady už se závodí. Po náročném manévrování několik dlouhých souprav předjíždím. V dálce vidím frontu, tak Holanďana se skromným karavánem už nechávám před sebou. Vyplatilo se to. Čekáme 12 hodin do pátečního rána a vejdu se na trajekt jako poslední vůz. Vpředu na doraz, zadní kola 15 cm od okraje zvedané nájezdové plošiny a celou zád' nad mořem. Další trajekt by byl za čtyři hodiny. Poslední najížděl, první vycouvávám a ujíždím napříč ostrovem, abych neztratil získanou výhodu. Městečko Pag je totálně vyjedené a zahlceno asi čtyřmi stovkami aut. Stojí se i v čtyřstupech a při naložování už bují nervosita a darebáctví s předjížděním. Armáda však posílila přepravu velkým trajektem, tak čekáme „jen“ 24 hodin do sobotního rána. Spaní na sedadlech, stravování nouzové, plyn nám došel už včera. A v pondělí bychom měli jít do zaměstnání.

– pokračování příště –

Ukradená aerovka

V neděli 22.9.2013 byl po svatebním obřadu u Lesního penzionu Bunč v Chříbech v brzkých ranních hodinách (kolem čtvrté hodiny ranní) profesionálně ukraden tenhle veterán automobil Aero. Rok výroby 1936. Auto zloději pravděpodobně naložili na tažné zařízení nebo do transitu. Na uvedení Aerovky do provozu bylo investováno velké množství času a jeho majiteli dělalo radost, o kterou se dělil třeba tím, že na svatební obřady a podobně nabízel dopravu tímto veteránem. Pokud by bylo možné, prosím o sdílení a šíření tohoto odkazu. Kdyby si někdo téhle Aerovky všiml, nebo něčeho nápadného, ať kontaktuje, prosím, Policii ČR nebo majitele vozu na telefonu 736 445 942. Finanční odměna za informace vedoucí k nalezení. Děkuji.





Do redakce jsme dostali dvě reakce na článek Petra Klusáka **Aerovku nebo Gordona?** Nečekal jsem takovou odezvu a nejdříve jsem chtěl příspěvky otisknout bez komentáře. Nechci v žádném případě žádnou ze stran kritizovat, protože jakékoliv úpravy veteránů jsou plně v kompetenci jejich majitelů. Spíše chci zvýraznit smysl našeho časopisu a především Technické rubriky. Ta má především přinášet poznatky o originalitě, a to detailně pro určitý rok výroby a sérii, což je práce mravenčí a ne vždy plně s autentickým výsledkem. Má být vždy vodítkem pro renovátory a je na nich, co z těchto informací využijí. Snaha o autentičnost však neznamená, že nezveřejníme i modernější řešení. Problematika provozu veteránů, a to i v návaznosti na současné právní normy, je v následujících článcích optimálně vystižena. – JK –

Jezdit s Aerovkou nebo se na ni dívat?

Těší mne, že téma „originalnost v souvislosti s Aerovkami“ vyvolalo takovou odezvu. Zůstane to ostatně věčným tématem, pokud se bude s Aerovkami jezdit. Josef Kňourek a Petr Klusák o tom napsali několik článků – nedávno se jeden s nadpisem „Aero nebo Gordon“ objevil v Aerovkáři 3/2013.

Já jsem k tomuto tématu uveřejnil příspěvek v Aerovkáři 1/2011 s tím, že z mého pohledu už vlastně žádné originální Aerovky nejsou. Jsou obnovené, restaurované Aerovky, které jsou v nejlepším případě autentické, ale nikoliv originální. Abych nemusel všechno opakovat, uvedu jenom můj poněkud provokující názor: **Aerovka, která ještě dnes jezdí na veřejné silnici, už není originální, je v nejlepším případě autentická!** Ostatně, každý si může odpovědět na následující otázky: Má Aerovka ještě první (originální) obutí z r. 1933, první baterii, první obklady brzd, originální labyrinty, kožené manžety, kožené těsnicí kroužky nebo nové simeringy? Má ještě původní blinkry, lampové reflektory, první lak, kabely k cívkám, kontakty přerušovačů, svíčky, elektrickou kabeláž, vnitřek atd.? Kdo nepoužije do své Aerovky současné náhradní díly, které jsou k dostání a jsou lepší, než před 80 lety? Tím považuji téma Aerovka a originalnost za vyjasněné. Takže: **Každé vozidlo, nejen Aerovka, ztrácí každým kilometrem na originalitě.** Lze to ale jednoduše prokázat i jinak: otevřete si kryt motoru několika Aerovek stejného typu a srovnávejte! Pokud najdete deset shodných dílů, je to již mnoho. Nebo srovnávejte palubní desky! Ještě jsem na jediném evropském setkání – ale ani v České republice – nenašel dvě stejné (ovšem s přihlédnutím k roku výroby). Kdo má tedy „originál“? Pokud by někdo vlastnil originální Aerovku, tak jak opustila před cca 80 lety areál továrny, měla by stát v muzeu, nebo by tam měla být co nejrychleji dopravena jako referenční výrobek. Já bych se na ni také rád podíval.

Ale dnes nejde o Aerovku nebo Gordona, ani o to, zda by někdo chtěl mít v Aerovce tří-, šesti-, nebo osmiválcový motor. **Jde o to, jestli je možné ještě dnes s Aerovkou jezdit nebo ne.** Jsem toho mínění, že s „originální“ Aerovkou není dnes v České republice možno ujet tisícikilometrovou trasu. Důvody: podle předpisu se musí i za dne svítit. Nevím, jestli platí v ČR pro veterány výjimka, proto jsem zabudoval druhou 6V baterii pro LED osvětlení (pro uklidnění: LED osvětlení pod nárazníky lze jednoduše odstranit a na výstavě není LED osvětlení vidět). S tímto řešením jsem bez problému absolvoval po vlastní ose v roce 2013 v ČR dvě akce. S kabrioletem Aero 30 jsem tak ujel 1000 km na všech silničních kategoriích (kromě dálnice), a to s 90W světelným zařízením. S „originální“ Aerovkou to nejde. Každý si to může sám vyzkoušet – to by pak musel jet s kompletním osvětlením včetně zpátečních světel a dalšího zařízení. Také se musí občas brzdít a musí fungovat zapalování. To není natrvalo možné, i když neprší a neběží stírač. Tedy: **s Aerovkou jezdit nebo se na ni dívat?**

A jsme u tématu elektronické zapalování. Nejde o to, jestli Aero 30 spotřebuje na 100 km 8, 10 nebo 12 l. Jde o to, aby motor běžel optimálně. K tomu je třeba mít správně seřazený karburátor a bezvadné zapalování. Pokud máte ještě první klikovou hřídel se spojením k dynamu zástrčkou, znáte problém, který popsal Josef Kňourek v Aerovkáři 1/2013 a J. Schiller v čísle 2/2013. A když se toto spojení viklá a k tomu se přidá přestavitelná kontaktní destička se svou vůlí, nedosáhneme nikdy rozumného nastavení zapalování, stejného pro oba válce. Kdo si to myslí, měl by použít stroboskopickou lampu a podívat se na otáčky obou válců v oblasti zapalování. S podívením zjistíte, že při elektronickém zapalování se přesně dodržují impulsy, které přicházejí od velkého setrvačnicku s přesunem o 180°. Jen tak je možné dosáhnout u kabrioletu Aero 30, který váží 1300 kg, ještě dnes spotřebu, které dosáhli experti u tehdy nového Aero 30. To prokazuje kvalitu dvouválcového motoru i po 80 letech.

Kdo tedy chce dnes se svou Aerovkou jezdit – a to nejen několik kilometrů na schůzku nebo na výstavu – musí se přizpůsobit dnešním poměrům. To si může každý zařídit jak chce. Ale musí vzít na vědomí moji zkušenost: **Každá Aerovka, která dnes ještě jezdí na veřejných komunikacích, už není originální. Ztrácí originalitu s každým kilometrem. A každý se musí zařídit po svém: s Aerovkou jezdit nebo se na ni dívat!**

Ať nás naše Aerovky přejíží! Ať už „originální“ nebo „autentické“, s elektronickým zapalováním nebo bez něj.

Dobrou jízdu přeje Michael Strauch,

září 2013

Trochu polemiky k článku „Aerovku nebo Gordona“.

Klobouk dolů před znalostmi pana Petra Klusáka z Brna, avšak jeho zamítnutí malých vylepšení funkčnosti vozidel Aero se mi zdá poněkud ostré. Nechci se pouštět do debaty o originalitě. Originální věci do muzeálních vitrín. Souhlasím, ALE!

Chcete-li s historickým materiálem jezdit po veřejných komunikacích a tím ho mnohem více a lépe prezentovat než v té vitríně muzea, jste technikou nuceni přistoupit na mnohé kompromisy. S vozidly starými 60 a více let nelze jezdit na původních pneumatikách, elektrická výbava se musí přizpůsobit dnešním požadavkům a opotřebovaná mechanika, jako ložiska, písty apod. nutno nahradit novými výrobky dle originálních výkresů – pokud možno. U některých dílů je nutno hledat funkční alternativy.

Sám jezdím s Aero 50 již 17 let a když pro mé 4 kontaktní zapalování nebyly kontakty Scintilla, upravil jsem základové destičky na kontakty Bosch. Mám proto již Gordona?

Nutno si uvědomit, že stará garda odborníků již vymírá, takže každé zjednodušení a vylepšení provozní techniky vede k prodloužení životnosti veteránů a jejich předání další generaci. Samozřejmě jsou tyto změny pouze v zájmu provozuschopnosti a provedeny tak, aby se dal vždy původní stav obnovit.

Co se týká té kacířské myšlenky k čemu jsou vlastně testace, mohu pouze dodat, že pochybuji, že by některý z testacích komisářů poznal, zda kladička zapalování jsou původní či upravená. Spíše je zajímavá, zda tiskopisy jsou barevné – černobílé neplatí – osobní zkušenost!

Proto jsem toho názoru, že Michael Strauch namontováním přesného elektronického zapalování zvýšil spolehlivost a životnost motoru, takže může častěji oživovat silnice, čímž prospěje veteranismu určitě více, než kdyby Aerovka stála v garáži a originální zapalování se dá vždy uvést do provozu stejně, jako se dají odmontovat nutné blinkry.

Nebo je Aero s blinkry už Gordon?

František Budinský

Z dotazů našich čtenářů.

Náš kolega Colin Balanescu z Rumunska nám zaslal foto A 30, která „zablou-
dila“ na Nový Zéland, s dotazem na originalitu předních světel.

Na fotce vidíme limuzínu patrně z r. 1937 - 38 – kabina je již zaoblená a „hřebí-
nek“ na masce není samostatným dílem. Z toho se dá usoudit, že přední lakovaná
svítidla s prosvětleným „rubínem“ jsou pro tyto roky autentická. Každopádně se na
aerovky montovala.

Pan Radim Kříha nás požádal o zaslání nebo zveřejnění výkresu L 3050 – mis-
ka kulového kloubu (půlměsíc). Jelikož těchto žádostí již bylo více, dáváme před-
nost této složité součástce před výkresy součástí převodovky. Výkres je ve velmi
špatném stavu. Pro případnou výrobu jej zveřejňujeme nezmenšený.

Pan Karel Grégr se ptá: Jaké je možno použít karburátory pro A 30? Jezdím
od začátku na Pal Solex 30 UAHD. Případně jaký Solex, jaký typ, je vhodný pro
A 30. Zkoušel jste někdy Solex BFR vhodný pro zündapy? Je podobný a má taky difuzor 30 mm. Děkuji za odpověď.

Příznám se, že neznám karburátor Solex BFR, ale myslím si, že je zbytečné experimentovat, když továrna přibližně od roku
1938 montovala karburátory Solex 30 UAHD s úpravou pro vzduchovou klapku a zásadně bez sytiče (přiruba pro sytič je
zaslepena destičkou, mnohdy s nápisem Solex). Solex 30 UAHD nahradil karburátor Amal a byl dále upraven pro volnoběžné
zařízení. Tyto karburátory byly francouzské, německé a později naše PAL Solex. Karburátor Solex 30 UAHD je uveden ve
všech továrních příručkách i s předepsanými tryskami. Samozřejmě, že v pozdější době aerovkáři experimentovaly různě, ale s
náhradami zkušenosti nemám.

– JK –

Převodovka AERO 30 – pokračování

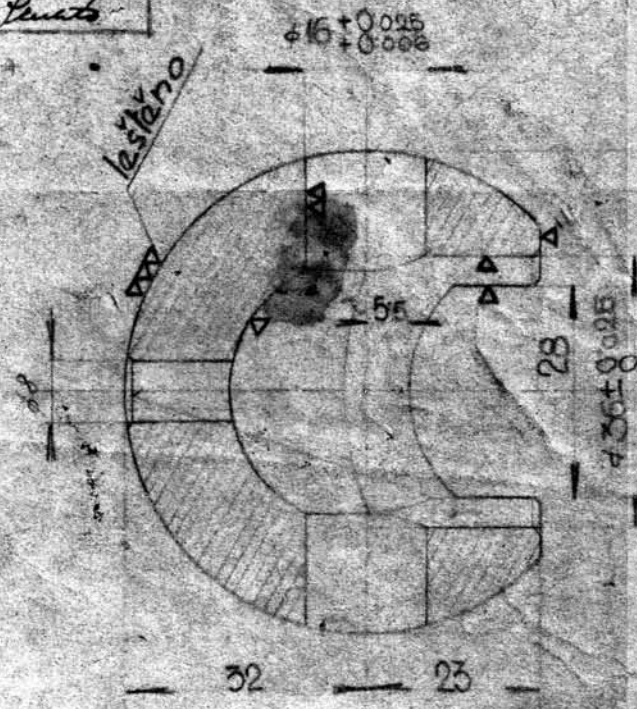
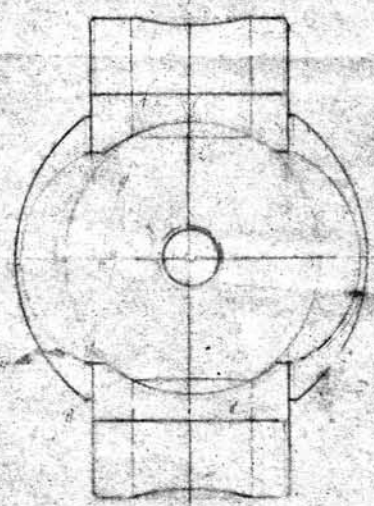
Ve výkresovém archivu jsem našel v podstatě kompletní osazení převodovky s mnoha zajímavostmi. Výkresy jsou určeny
jen pro 25 vozů I. série bez datování! Podle firemního razítka jde skutečně o první vozy. L 1039 „stroměček“ je však datován
kromě původního výkresu (rovněž L 1039) 4.1.1941! Tzn., že byl překreslen (je použito nové razítko), ale je otázkou proč?
Předně si povšimněte provedení spojení přímého záběru – zasunutí L 1041 do L 1033. Záhadou je i pastorek přímého záběru L
1033, jeho celková délka odpovídá přibližně pozdějšímu provedení, ale v té době by měl být v provedení pro Hardy-spojku,
tedy krátký (výkres nemáme)? A co více – na konci pastorku přímého záběru není zakresleno drážkování pro lamelu spojky.
Počty zubů nesouhlasí ani s údaji z jiných pramenů, přesto je toto provedení určeno k funkční sestavě – viz tabulka na výkresu
L 1039.

Berme to tak, že se o aerovkách nikdy nedozvíme všechno a dnešní výkresy jsou spíše zajímavostí, a proto jsou velmi
zmenšeny. V příštím čísle se ještě vrátím ke staršímu osazení převodovky, alespoň těmi výkresy, které máme v archivu, jak již
bylo slíbeno.

– JK –

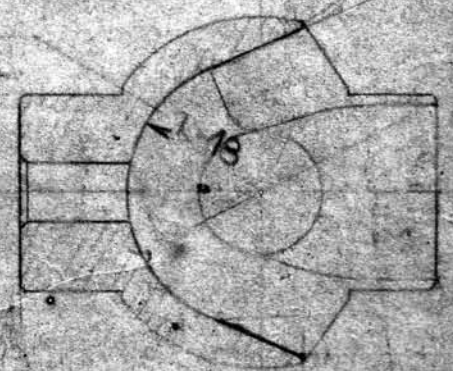


Datum	Pracovní popis	Provedl
15. 7. 36	z vybraní ze 27 na 23°	Kučl
10. III. 36	másterská předpisová předpisová	Kučl
1. IV. 36	z 5 změna	Jacso
28. 2. 44.	připsáno v u koty 26 = 0,025	Leut



9. frézový = 14

Kulové vybrání



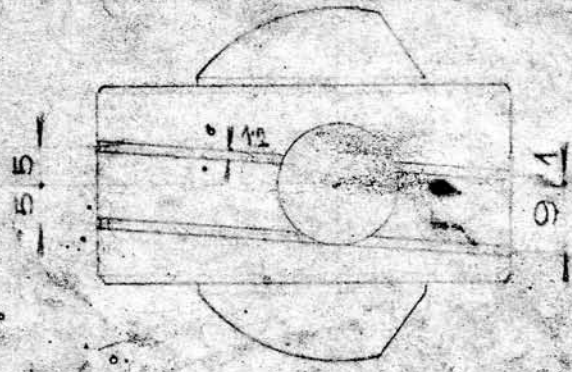
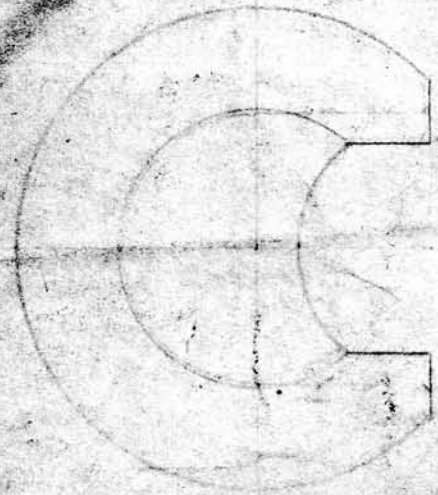
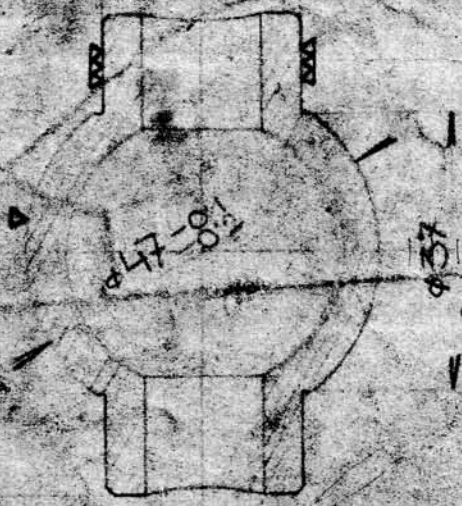
Hlavní obrys frézy. Fréza se vrtá 23°





29.XII.47

26-002
045



AERO-PRAHA

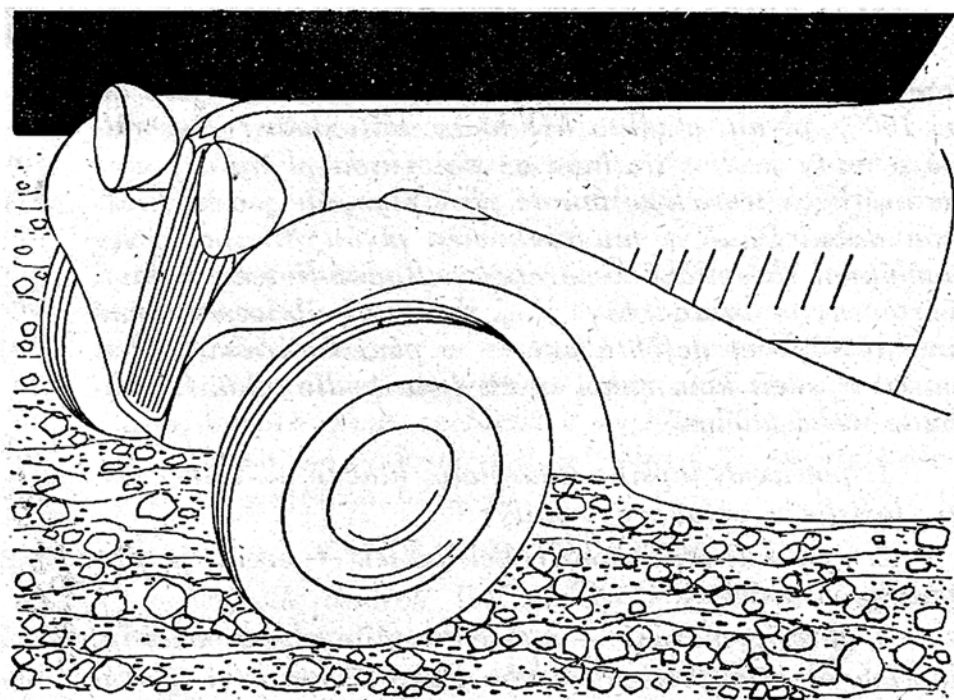
sestava cis. vL 3205 T3

anal: Miska kl. nov. 3 klouci		T 3050	
2			
Kontrol: <input checked="" type="checkbox"/>	Datum: 20.12.47		
			L 3050

43618005
00118008

Handwritten scribbles and notes in the lower left quadrant.

Je stav
silnice
jen věcí
kol...?



Máte-li dosti rychlý automobil nebo motocykl, abyste mohl sledovati chvíli na silnici nový vůz Aero 30 HP, poznáte, že v jeho jízdě je něco nového, nezvyklého.

Jeho kola přilínají bezpečně k cestě, každé se nezávisle pohybuje po vyhloubeninách a hrbolech nerovné vozovky, ale vůz o tom neví... Plyne klidně, důstojně letí jako plachtící racek, jako by stav silnice byl jen věcí kol, per, pneumatik a ne celého automobilu.

MB

Není to jen dobrým pérováním a výkyvnými poloosami. Celá konstrukce, nízké těžiště, přední náhon, dobře rozložená váha, ocelový rám, zajišťují vozu Aero 30 jeho vyrovnanou jízdu.

Smíme Vás přesvědčiti předvedením vozu Aero 30?

Aero

továrna letadel, Praha-Vysočany.

Prodejna, Praha II., Poříč č. 28. Tel. 278-60, 361-40.

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 4, r.v. 2013.

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

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