



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



*Frohe Weihnachten und  
ein glückliches Neues Jahr 2014  
wünschen Euch  
Doris und Michael Strauch*

č. 5



## Vážení aerovkáři,

o nás Čechů se ve světě nehovoří příliš lichotivě. Jsme vnímáni jako věční kverulanti a závistivci, kteří si nejraději „hrají na vlastním písečku“. Ruku na srdce, mnohdy to tak je, hlavně v hospodách při pivních řečech. Výjimkou je snad čas vánoční a novoroční, kdy zase převládají všelijaké fráze o slušnosti, přátelství a vzájemné pomoci. Patřím také k tomuto národu a tak mohu těžko soudit, kam sahá pravda a kde jde již jen o mýtus o nás. Tohle naše „mínus“ je snad trochu vyváženo naší schopností si v každé situaci vymýšlet bezpočet vtípů, jak se říká, že „jsme schopni si dělat legraci i na šibenici“.

Všichni si pamatujeme desítky vtípů na naše komunistické zřízení a esenbáky. Pamatujeme si také, jak se těm vtípům leckdo bodře smál a udat vás šel až potom. I to však byla legrace, protože se říkalo „U nás neudáváme, ale hlásit se to musí!“

Velmi negativní náhled na „esenbáky“ (pro nezasvěcené – za komunismu jsme neměli policii, ale Sbor národní bezpečnosti, zkráceně „esenbé“) se bohužel přenesl i na současnou policii, mnohdy právem. Před loňskými Vánoce se však stalo něco zcela mimořádného.



Kouzelná bezprostřednost tak, jak ji v Praze natočila zahraniční turistka, se odehrála takto. Dva dopravní policisté (samozřejmě ve službě a v uniformách) procházejí podloubím u filozofické fakulty kolem piana, když jeden z nich k pianu usedne a bez not zahraje skladbu River Flows In You. Policista působí na náhodné diváky jako fantom a později stejně i na více než milion diváků na YouTube. Čtenář asi v tuto chvíli pochopí, proč jsem začal tak skepticky, bez toho úvodu by to nebylo ono. Policista – klavírista nemohl být načasován lépe než v předvánočním adventním čase, ale vše se odehrálo naprosto spontánně. Spontánní byla i první odezva nadřízeného – „Policista se ve službě dopustil

přestupku, protože neplnil své povinnosti a měl by být kázeňsky potrestán“. Dlužno dodat, že celé vystoupení klavíristy trvalo asi půl minuty. Poté se do věci zapojila nadšená veřejnost a co více i policejní prezident Martin Červíček policistu pochválil. Dokonce prý řekl, že pro popularitu policie udělal víc než on ve funkci policejního prezidenta. Veřejnost navrhuje, aby policista dostal zvláštní prémie a jeden řidič (tedy pouze jeden) slíbil, že kvůli němu bude jezdit jako svatý a nespáchá žádný dopravní přestupek.

Přes obrovskou popularitu zůstal policista veřejnosti utajen, a to i na přání jeho rodiny. Ví se jen, že opravdu existuje, že je mu asi dvacet let, že má nebo měl svou kapelu a že jeho snem od mládí bylo být dopravním policistou. Fanoušky, kteří žádají, aby zahrál Air On the G String Johanna Sebastiana Bacha ale zklame, další takový kousek již neplánuje. Škoda.

Ještě musím vysvětlit, kde že se tam na veřejnosti vzalo piano. Loni vznikl projekt „Piana na ulici“ a v létě kavárník Ondřej Kobza nechal po Praze rozestavit několik pian (přesněji pianin) k volnému použití. Pochopitelně jsou piana přivázaná řetězy, protože bez nich by určitě skončily jako skříně bezdomovců.

No řekněte, nemohla nám dát policie k Vánocům lepší dárek a k Novému roku lepší přání?

Ještě jedna potěšující zpráva. **V loňském roce na českých silnicích zahynulo nejméně lidí za posledních 50 let!**

Redakce Aerovkáře vám všem přeje úspěšný rok 2014 a radostné zážitky s arovkami. Dětské nemoci renovovaných i nerenovovaných aerovek, např. zlomené poloosy, přetržená táhla všeho druhu, nestartující startéry a nedobíjející dynamy přehlízejte, vždyť je jim 80 let. Porovnejte to se svými klouby, páteřemi, zrakem, sluchem atd.

– JK –

---

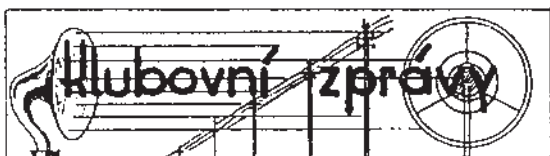
### !!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zaslání příspěvků do našeho zpravodaje je – [AEROVKAR@EMAIL.CZ](mailto: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! Neposílejte 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 !!!

**Na obálce:** Letní přání z historického místa ve Vysokém Mýtě k zimním svátkům nám zaslali Doris a Michael Strauchovi.



## Zprávy z klubů

Na výroční schůzi ACC Praha – tzv. „Mikulášské“ – informoval předseda Jiří Zítek o některých důležitých skutečnostech z činnosti ACC Praha a také Českého klubu historických vozidel (ČKHV), potažmo i Federace klubů historických vozidel ČR (FKHV). Začal v nejvyšším patře –

### **FKHV ČR:**

Novým prezidentem FKHV je ing. Jiří Taubel, ČKHV zastupuje ing. Pavel Fiala, pověřený řízením Krajských testačních komisí (KTK). Tito dva činovníci a členové KTK jsou jediní, kteří soustavně pracují. Spolupracují s Ministerstvem dopravy ČR, realizují školení KTK a KLTK (Klubových testačních komisí) a řeší problémy se spornými testacemi. Spolu s Kontrolní a revizní komisí provádějí kontroly KTK a KLTK včetně jejich hospodaření.

FKHV se podle slibu z roku 2012 zprofesionalizovala přijetím sekretářky na částečný pracovní úvazek a pronajala byt na kancelářské prostory v domě Nad Okrouhlikem 2294/11 v Praze 8.

Stále platí, že zřizovat KTK je oprávněna nositelka Národní autority FIVA, což je FKHV.

V lednu 2014 opět proběhne školení KTK, po něm budou následovat samostatná školení klubových TK v jednotlivých krajích.

V roce 2013 byly klubové testační komise registrovány na RM dopravních úřadů včetně podpisových vzorů oprávněných technických komisařů. Přibyla jim nová agenda a to oprávnění testovat HV pro Ministerstvo životního prostředí ČR za účelem odpuštění ekologického poplatku při převodu na nového majitele. Poplatek za tento úkon je stanoven na 3000,- Kč ve prospěch FKHV ČR.

Oprávnění zřizovat klubové TK mají i sdružení mimo FKHV. Jsou to kluby VCC AČR a AKHV ÚAMK.

### **ČKHV:**

ČKHV se rozrostl o dva kluby, z 34 na 36 klubů. Členové naopak ubyli a to z 923 na 891 členů, to je o 32 méně. Pokles je dán tím, že některé kluby neuhradily členské příspěvky a jejich členové nebyli do statistiky uvedeni.

Členské legitimace ČKHV jsou vydány pro členy klubů v jednotné číselné řadě.

Byly prodlouženy slevové smlouvy s firmou Fabory a Auto Kelly. Platí pro členy ČKHV, ACC Praha, držitele členských legitimací. Se smlouvami jste byli seznámeni prostřednictvím e-mailové pošty a Aerovkáře. Do legitimací pro rok 2013 se vloudila chyba. Bylo na nich uvedeno chybné IČ. Pro rok 2014 byla chyba odstraněna.

Stále jsou k dispozici malé a velké plakety znaku ČKHV a klubové odznaky. Pro rok 2014 byly vytištěny nástěnné kalendáře ČKHV, které jsou od dnešního dne distribuovány. Bohužel se nepodařilo, díky dotiskům pro pozdní objednávky, jejich distribuci urychlit. Kdo má kalendář objednaný, může si ho u mne od pátku vyzvednout.

### **ACC Praha:**

Má 58 členů, respektive 58 členů se zaplacenými příspěvky 350,- Kč a vybavených členskou legitimací. Od ČKHV jsme odebrali 71 legitimací. Byl to příliš optimistický odhad, který spoléhal na spolupracující aerovkáře, že se stanou plnohodnotnými členy ACC Praha s členskou legitimací a zaplacenými příspěvky. Bohužel více než 150 aerovkářů se spokojí pouze s odeíráním Aerovkáře bez členství v ACC Praha.

Dovolte mi poděkovat členům ACC Praha za jejich aktivní účast na akcích pro historická vozidla nebo při jejich organizování.

Je to zejména účast a přední umístění „na bedně“ (druhé místo) Karla a Marie Petschkeových v seriálu podniků pro historická vozidla pořádaných AVCC Autoklubu ČR. Dále jsou to: Tradiční účast skupiny aerovek na evropském setkání, letos v Heidenau v SRN, Klecanská rallye Ládí Německa, kterou ACC podporuje, Brandejský okruh, který je pro Pražáky trochu z ruky, ale přesto ho ACC podporuje a výstava ve Chvalské tvrzi, která měla podtitul Aero pro sport, volný čas i podnikání. Na ní měly premiéru tři renovované třicítky dvou Petru a moje z rodinné dílny Fialů. Vystavený Karlův cinkáč z téže dílny měl premiéru již vloni.

Černošická Aero jízda Jindry Šlesingera, tentokrát v Chrustenicích u Berouna, kterou ACC letos finančně nepodpořil, protože si Jindra dostatečně důrazně o podporu neřekl.

Ještě jednou děkuji všem organizátorům za jejich snahu a hezké zážitky na jejich akcích.

To bylo ohlédnutí za právě končícím rokem. Co nás čeká v letech příštích? Dál budeme testovat a přetestovávat naše historické automobily a motocykly. Budeme dále hlídat prostřednictvím FKHV nápady různých lobbistických skupin. Jako je například nápad uzákonit maximální délku životnosti pneumatik na čtyři roky. Budeme se zúčastňovat podniků pro historická vozidla, předpokládám, že i nějaký uspořádáme. Doufám, že i příští rok bude za nesmírné oběti Pepy Kňourka vycházet Aerovkář. Rozproudila se debata o zřízení internetových stránek. Ty by neměly Aerovkáři konkurovat.

Již na evropském setkání aerovkářů v roce 2012 v Nordrachu padl názor, že by bylo vhodné zorganizovat některé příští evropské setkání v České republice. Byli jsme tím trochu zaskočeni, takže další debatu jsme vedli tak trochu do ztracena. Do Heidenau jsme jeli již trochu připraveni. Při zimním lyžování, v kiosku harrachovského Zákoutí, proběhla večerní debata mezi mnou, Milošem Balabánem, jeho rodinou a jeho realizačním týmem o možnosti pořádání evropského srazu aerovkářů. S přibývajícím časem bylo pořádání čím dál snazší. Debata vyvrcholila sepsáním smlouvy zúčastněných o pořádání Evropského srazu aerovkářů v Harrachově v roce 2015. Na důkaz platnosti byla všemi účastníky schůzky podepsána a zpečetěna politím svařeným vínem. Tak byl evropský sraz v Česku na světě. Bez těchto podrobností jsme na setkání v Heidenau náš záměr představili. Byl neuvěřitelně spontánně a kladně přijat, zejména pamětníky evropského setkání v Harrachově v roce 1995.

### Na závěr si Vás dovolím seznámit s hospodařením klubu:

Celé hospodaření se odvíjí od vybírání členských příspěvků a předplatného Aerovkáře. Aerovkář vychází v počtu 5 čísel ročně a tiskne se v množství 390 kusů. Do distribuce šlo v roce 2013 256 kusů, z toho 108 mimo ČR

### Příjmy:

Členské příspěvky byly vybrány ve výši – 20 250,- Kč  
Předplatné Aerovkáře ČR – 53 113,- Kč, EU – 36 460,- Kč, celkem – 89 573,- Kč  
Ostatní příjmy – 5 673,- Kč, příjmy celkem – 115 496,- Kč

### Výdaje:

Příspěvky ČKHV – 7 100,- Kč  
Tisk, překlad a distribuce Aerovkáře – 89 620,- Kč  
Dotace akcí – 16 000,- Kč  
Ostatní náklady – 1 124,- Kč  
Výdaje celkem – 113 844,- Kč  
Zisk v r. 2013 – 1 652,- Kč



Tot' vše. Přeji Vám příjemný zbytek roku 2013, pohodový rok 2014, hodně šťastných chvil s vašimi aerovkami a na shledanou v roce 2015 v Harrachově.

Jiří Zítek

## Zpráva o činnosti klubové testovací komise v roce 2013

Klubová testovací komise (KLTK) pracuje již několik let ve složení Jindřich Šlesinger – předseda, Vlastimil Drchota – člen a Ing. Václav Beneš – člen.

KLTK provádí testování na historickou původnost vozidel, které je podkladem pro testování Krajskou testovací komisí a pro vydání Průkazu historického vozidla a zvláštní registrační značky, což zajišťuje možnost provozování historického vozidla na veřejných komunikacích.

Dále KLTK provádí testování vozidel pro potřeby pojišťoven na přiznání snížené sazby povinného ručení. Vzhledem k tomu, že předseda KLTK je členem Krajské testovací komise, můžeme zajistit i testování pro odpuštění ekologického poplatku (Zákon č. 383/2008 Sb., ve znění pozdějších předpisů). Tento poplatek se vybírá při převodu motorového vozidla na nového vlastníka a podle poslední úpravy zákona se již nedá obejít.

Mimo tyto činnosti zajišťujeme každoroční retestace všech doposud otestovaných historických vozidel naší komisí (přibližně 200 vozidel).

Tato testování provádíme nejen pro členy ACC, ale i pro všechny majitele historických vozidel.

V letošním roce jsme otestovali 31 vozidel pro vydání zvláštních registračních značek, 5 vozidel pro pojišťovny a 4 vozidla pro odpuštění ekopoplatku, čímž naše komise značně převyšuje kritéria minimálního množství otestovaných vozidel jednotlivými komisemi vydaná Federací klubů historických vozidel (FKHV).

Každoročně členové KLTK absolvují kvalifikační odborné školení, bez něhož je testování neplatné.

Jakékoliv další informace k problematice testování historických vozidel Vám poskytneme na tel. čísle 604 202 699 nebo na e-mailu: [slesinger3@seznam.cz](mailto:slesinger3@seznam.cz)

Za klubovou testovací komisí Jindřich Šlesinger – předseda

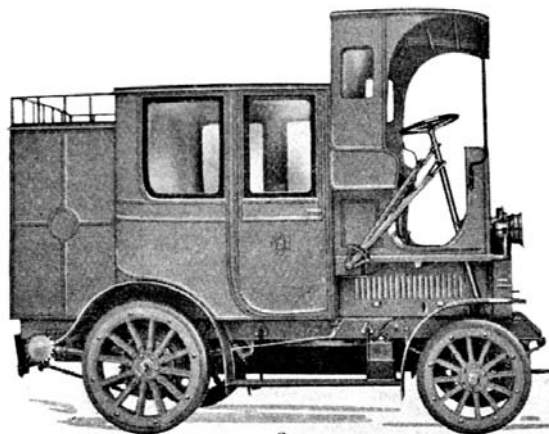


### Co byla Malá dohoda?

V minulém čísle Aerovkáře jste si mohli přečíst zajímavý poválečný článek o politickém zákulisí 1. ročníku soutěže Malou dohodou. Z článku celkem jasně vyplývá, proč v dobových materiálech není o skutečném důvodu uspořádání této soutěže ani zmínka a soutěž je prezentována jako ryze sportovní mezinárodní akce. Nepochybuji, že lidem známým meziválečného období je tehdejší politická situace známá, ale z dnešního pohledu je termín „Malá dohoda“ takřka neznámý. Co tedy byla „Malá dohoda“?

Pro pochopení vzniku Malé dohody se musíme vrátit daleko před rok

## LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.



1908.

Poštovní vůz pro Černou Horu, 4-válec,  
105×130 mm, výkon 20/24 ks.

konání 1. ročníku soutěže, a to do poválečných let, konkrétně do roku 1920. Tehdy 4. června byla podepsána tzv. Trianonská mírová smlouva mezi vítěznými státy a Maďarskem. Možná se nám dnes může zdát malé Maďarsko v rámci hranic států vzniklých po 1. válce jako zanedbatelné. Ale právě Maďarsko bylo velkým problémem tehdejší střední Evropy. Ono se totiž Maďarsko necítilo být státem vyloženě poraženým, vždyť bylo „jen“ součástí Rakousko-Uherského dualismu. Bývalé Uherské království s rozlohou více než 325 tisíc km<sup>2</sup> se zmenšilo v rámci vzniklého Maďarska na téměř čtvrtinu původní rozlohy a co víc, muselo platit reparace a zmenšit armádu.

Není divu, že vítězné mocnosti vnímaly střed Evropy jako chaotický a nebezpečný. Na popud T.G. Masaryka po dlouhých jednáních byla podepsána 17. června 1921 vojensko – politická dohoda mezi Československem, Rumunskem a Jugoslávií SHS (tehdy se Jugoslávie nazývala Království Srbů, Chorvatů a Slovinců, zkráceně SHS). Maďarsko se tomuto uskupení velmi vzpíralo a ocenilo nechutí dalších států se k tomuto paktu přidat. Maďarský tisk potom nazval smlouvu jízlivě „malá dohoda“ a urážlivý název se vžil.

Původní Masarykův podnět, aby se utvořil pakt z více států, nebyl akceptován, a tak byla Malá dohoda jen dílčím výsledkem. Stručně se dá říci, že důvodem odmítnutí rozsáhlejšího paktu byla tehdejší vzájemná nevráživost vzniklých států.

Malá dohoda přežívala občasnými jednáními, až se v roce 1938 po okupaci Sudet zhroutila a v únoru 1939 byla Rumunskem i Jugoslávií vypovězena.

– JK –

### Ing. Josef Voříšek – FOTOSALON (pokračování V.)

Je s podivem, že počátku éry velkých aerovek – respektive Auru 30 HP jako první z nich – ing. Voříšek velký zájem nevěnoval (alespoň se tak zdá z malého počtu fotografií, které z této doby má ve svém archivu p. prof. Voříšek a tím i ACC). Také je možné, že měl moc práce v továrně. Mímoto byl od roku 1934 velmi angažován v Klubu fotografů amatérů a přispíval do časopisů Eva, Ozvěny a Ahoj na neděli. Vděčné náměty našel nejen v továrně, ale i v karlínském AERO SERVICE.

Připravil Karel Jičínský

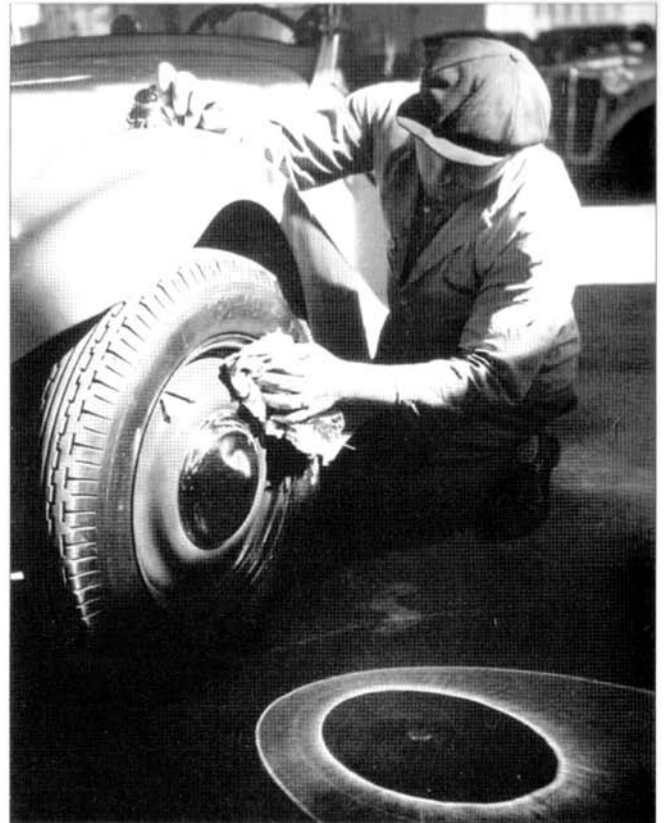


Montáž prvních vozů A 30. V popředí dr. Kabeš a ředitel Šorel



V konstrukční kanceláři automobilky





Od výroby součástí do výpravy hotových vozů

# A D Í L N Y M

## U VOJTĚCHOVSKÝ O

Veškeré opravy vozů  
všech značek

Speciální oddělení pro vozy a  
motocykly tuzemských značek

Broušení válců

### O PRAHA-ŠTRAŠNICE O

čp. 12

# BENZINOVÉ ČERPAČÍ STANICE

**Bratři Zikmundové, Praha X., 494.**

Velká Praha:

- II., Karlovo náměstí, u Moráně.
- II., Karlovo náměstí, u zem. soudu.
- II., Náměstí Republiky.
- II., Škrétova ul. (u Musea).
- III., Klárov.
- IV., Na Valech u kavárny Daliborky.
- IV., Pohořelec.
- IV., Na Strahově (Autogar. na Strah.)
- V., Pařížská třída.
- VII., Nár. Heřman. a Bělského u P.V.V.
- VII., Strossmayerovo náměstí.

Krč, U zelených domků, u potrav. daně.  
Malá Chuchle, u potrav. daně.  
Strašnice, č. 11. Francan a Boháč.  
Vokovice, Husova ul.

### NAFTASPOL

Velká Praha.

- I., Staroměstské nám. u radnice.
- II., Lützowova ul., proti ul. Jerusalemské.
- II., Palackého nám., u mostu Palackého.

XVI., Smíchov, Nádražní tř. „U Anděla“.

XVI., Smíchov, Nádražní tř., proti hot. „Plzenka“.

XVII., Košíře, Pivovarská ul., Impéria-garáže.

XVIII., Břevnov, roh Dlabachova a Clam-Martiničovy sildice.

XIX., Bubeneč, roh Belcrediho a Badeniho tř.

Stanice při úřadech potravní daně „Na čáře“.

VIII., Na Palmovce.  
 VIII., Fügnerova tř. před Kobylisy.  
 VIII., Pelc-Tyrolka. Garáže R. Polák.  
 X. (Karlín), Jungmannovo nám.  
 X. (Karlín), Žižkova třída 22.  
 X. (Karlín), U poříčského sadu.  
 X. (Karlín), Vinohrad. ul. Garáže R. Trs.  
 XI. (Žižkov), nároží Husovy a Vítk.  
 XII. (Vinohrady), Fochova, proti Vin. hřbitovu.  
 XII. (Vinohrady), Anglická tř.  
 XII. (Vinohrady), Franc. 6. Gar. Kok.  
 XII. (Vinohrady), Hoover. tř. u Wils. nádraží.  
 XVI. (Smíchov), Lumfrova ulice č. 6.  
 XVI. (Smíchov), u Štefaníkov. kasáren.  
 XVI. (Smíchov), Jinonická ul.

II., Na Poříčí, u parku.  
 II., Hooverova třída, u kavárny „Elektra“.  
 II., Hooverova tř., proti řed. st. dr. Modrá pumpa!  
 II., roh Vodičkovy a Jungmannovy tř.  
 II., Hyberská ul., garáže hotelu „Meteor“.  
 IV., Belcrediho tř. u býv. Kadetky.  
 VI., U vyšehradské radnice.  
 VII., Pod Letnou, u Štefáník. mostu.  
 VII., roh Bělského a Veletržní tř.  
 VII., roh Dělnické a Rohanské ul.  
 XII., Nám. Petra Osvob. (býv. Kom.) u hotelu „Gráf“.  
 XV., Braník, Hlavní tř., J. Kment, drogerie.

Hloubětín, stát. silnice, směr Poděbrady, Náchod.  
 Hrdlořezy, „ „ „ Český Brod.  
 Štěrboholy, stát. silnice, směr Kostelec n. Č. L.  
 Zel. Domky stát. silnice, směr Tábor, Č. Budějovice.  
 Stodůlky, „ „ „ Beroun, Plzeň  
 Ruzýň I., „ „ „ Slaný.  
 Ruzýň II., „ „ „ Lány, K. Vary  
 Kobylisy, „ „ „ Rumburk.  
 Ďáblice, „ „ „ Líbeznice, Mělník.  
 Kbely, „ „ „ Ml. Boleslav, Liberec.

## Ostuda zbylá ze středověku

# 53

## pomníků minulosti stojí dosud v ČSR.

V cizině všude jsou rušeny všechny způsoby vybírání různých poplatků na silnicích, zdržující provoz, způsobující špatný dojem a svým čistým výnosem prakticky bezcenné. U nás však se dosud vybírá na tak velkém počtu míst, že to až překvapí; je to plných 53 míst:

K tomu přistupují ještě některé soukromé silnice a hlavně řada drahých přívozů, na př. přes horní Vltavu (kde není mostů) a přes Berounku.

Nebylo však dosti této ostudy, zbylé nám ze středověku a neodstraněné včas, jak bylo nutno. Povolení k vybírání bylo dáno před krátkou dobou na silnici Špindl. Mlýn—Spindlerovka (na kteroužto nesprávnost tehdy M. R. upozorňovala), a nyní se povolilo dlažebné i v Plzni. A po vzoru západočeské metropole žádají i jiná města o povolení k tahání korunek z kapes motoristů.

Jedete-li od Gibraltarů přes celou Evropu, nebudete po celé cestě platiti nikde ani jedno mýto, mostné či dlažebné. Všude stát považuje za samozřejmé, že tyto věci vydrží z veřejných prostředků, na něž zvláště motoristé hojně přispívají. Ale přijedete-li k nám — budete platit u 53 pomníků konservativnosti výkupné za to, že jste moderní člověk a že chápete ducha doby.

V jiných státech se vybírání takovýchto poplatků ruší — u nás, nejen že se staré ponechávají, ale zavádějí se nové.

Autoklub RCS má zásluhu, že uspořádal anketu proti zavádění nových dávek, na niž pozval i úřední činitele a důkladně je o věci informoval.

Ale jde o to, aby se motoristé připravili, co budou dělati, když další dlažebná budou i nadále povolována. Anketami, protestními schůzemi a dopisy nic neprosadíme. Jsou to všechno akce papírové, které (zvláště dnes) mají jen tehdy význam, jestliže za nimi stojí hrozba působivých protiopatření. Jen to jediné působí, jen to jediné je schopno zameziti další všeobecné vyssávání motoristů.

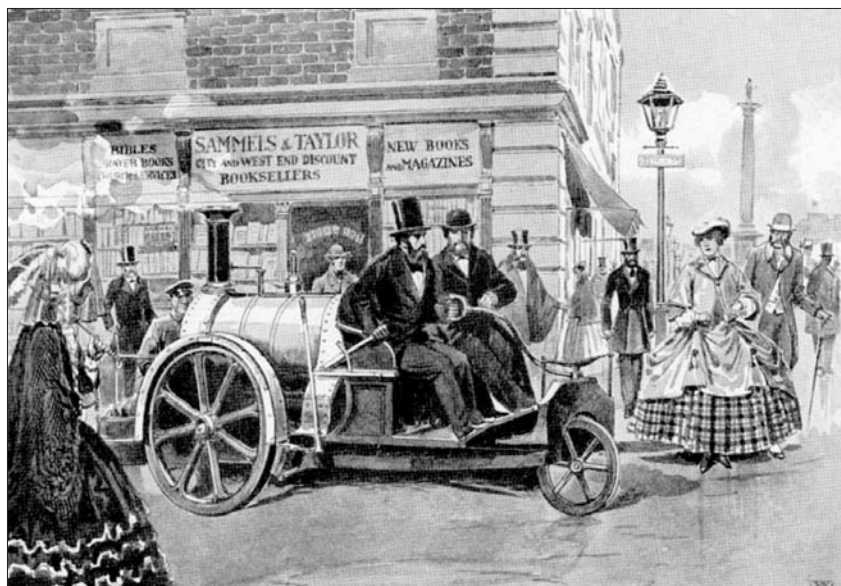
Je na našich organizacích, aby jednou již pochopily, že buď musí prováděti bezohledné hájení zájmů motoristů, bez divání se vpravo či vlevo, nebo že nedůvěra k nim stále poroste. Která z nich se rozhodne první?

### TAKÉ DOBRÁ RADA . . .

Pro mnohého motoristu budou tyto řádky: Žaloby ohledně bolestného se promlčují v 6 měsících ode dne, kdy se dozvěděl žalovaný o škodě a o osobě náhradou povinné. Nárok ten však zaniká také tehdy před uplynutím této lhůty, jestli ten, kdo jest oprávněn k náhradě za zavinění, opominul ve 4 týdnech po dni, kterého se dozvěděl o osobě nehodou povinné. Náhradu jí oznámiti, leda by mohl dokázati, že osoba náhradou povinná v oně lhůtě 4 neděl se dozvěděla o nehodě jiným způsobem. F.

Seznam míst, kde jest vybíráno dlažebné, mostné neb mýtné.

Vybírá se:	dlažebné:	mostné:	mýtné:
V Čechách:	Praha, Liberec, Plzeň, Březové Hory (pouze nákl. auta).	Plzeň, Trutnov, Tábor, Kadaň, Klášterec n. O., Lomazice, Lišany, Běšice, Rybňany, Davle, Zbraslav, Kamen. Přívoz, Touškov, Planá n. L.; okres. silnice: Perštejn-Aubach, Stráž-Okounov, Trnovany-Zalušice.	Okres. silnice: Sklenařice-Haratice, Vrchlabí-Špindl. Mlýn, Špindl. Mlýn-Špindlerovka.
V zemi Moravsko-slezské:	Brno.	Hrušov, Bohumín.	
Na Slovensku:	Bánovce, B. Bystrica, Bardejov, Bratislava, Komárno, Košice, Král. Chlumec, Kremnica, Krupina, Modra, Moldava n. B., Nitra, N. Zámky, Prešov, Sabinov, Trnava, Zvoleň.	Bardejov, Bratislava, Galanta, Kremnica, Púchov, N. Zámky, Samorín, Trenčín, Vranov n. T.	



### THOMAS RICKETT

Anglie 1858

Od roku 1840 do r. 1857 nebylo v Anglii pozoruhodného pokroku ve stavbě parních vozů. Teprve T. Ricker z Castle Foundry, Buckingham, postavil ase několik vozů. Už první v březnu 1858 jezdil dobře. V druhé polovici r. 1858 dodal výtečný vůz markýzovi ze Stattfordu. Byl tříkolový, měl měnu rychlostí, náhon ozubeným soukolím na zadní kola, dvouválcový stroj, kotel o tlaku 150 liber na čtver. palec. Markýz na něm vykonal velmi zdařilou jízdu, při které sám řídil, z Buckinghamu do Wolvertonu. I při druhé jízdě markýzově se vůz stejně výborně osvědčil. The Enginer 19. března 1859 napsal o ní: „Jízda byla ve všech směrech úspěšná a ukazuje nade všechnu pochybnost, že parní do-

prava je pro silnice upotřebitelná.“ Při dalším voze Rickett použil řetězového náhonu na zadní kola. Ten koupil Earl of Caithness. Později Rickett, opustiv řetězový převod, poháněl kola přímo strojem. Tak provedl r. 1864 silniční lokomotivu, která vážíc 6 tun, tahala vůz s cestujícími ve váze 4 tun rychlostí 15 mil v hodině. Lokomotiva, kterou téhož roku dodal do Španělska, měla vozit 30 cestujících rychlostí 10 mil v hodině i na stoupání 1 : 12.

## Zajímavosti ze současnosti

### Těšme se

Město Vysoké Mýto chce v červnu t.r. ke 100. výročí narození Josefa Sodomky mladšího zpřístupnit Muzeum karosářství. Sbírkou obohatil nový přírůstek – šlapací autíčko, zhotovené ve firmě v roce 1935.

(pramen: ET15, 8.11.2013)



Potěšit se ovšem můžete mnohem dřív – před Vánoci vyšla v nakladatelství Svět křidel kniha fotografií Josefa Voříška „Praha 1945 očima fotografa“. Snímky jsou z období března-květen, úvodní slovo je od prof. J. Voříška (syn), doprovodný text je z pera p. M. Plavce z NTM. Podle sdělení šéfa nakladatelství pana Mouchy jsou knihou zásobena všechna velká knihkupectví. Bližší informace získáte na internetu.

Připravil Karel Jičínský





## 32. Evropské setkání aeroprátel v Heidenau 23. – 26.8.2013

V pátek 23.8. jsme se za krásného počasí vydali do Heidenau, kde Siegrid a Manfred Severinovi letos pořádali evropské setkání.

Jízda byla krátká a brzy odpoledne jsme se zase po roce setkali.

Všechno bylo vzorně zorganizováno a po vyložení nákladu a obsazení pokojů jsme u párků a pivka poseděli s ostatními, kteří již přijeli. Večer, když přijeli poslední účastníci a všechny Aerovky stály na parkovišti před hotelem – což poskytovalo, jako vždy, pozoruhodný pohled – jsme se sešli všichni v podniku Heidenauer Hof, kde jsme v dobré náladě setrvali.

Sobota 24.8. začala vydatnou snídaní, která nás měla posílit na výjezd a k plnění zvláštních úkolů. Počasí bylo vzorné. Při prvním úkolu musel řidič přejet prkno tak, aby bylo přesně mezi zadními koly. Ve druhém úkolu se muselo od značky ujet přesně 6 metrů a třetí vyžadoval dodržet boční odstup 2 m.

Dále jsme jeli krásnou krajinou a zastavili se na oběd v Lefersově ovocném sadu „Starém světě“, kde se nám velmi líbilo. Objeli jsme ovocné plantáže a viděli různé zajímavosti. Postaráno bylo i o tělesné blaho a při předvádění přípravy ovocných destilátů jsme

dostali ochutnat. Několik lahví se při této příležitosti dostalo i do auta. Další jízda vedla podél Labe, kde jsme z jedné pozorovatelné sledovali plavbu lodí. Pak byl čas podle vlastního výběru – my jsme jeli k plavebním komorám Lühe, kde jsme se napájeli kávou a na slunci sledovali proplovající lodě. K večeri jsme už byli zase všichni pohromadě a po vyhlášení vítězů

dozníval večer v nejlepší pohodě.

V neděli 25.8. jsme za slunečného počasí vyrazili po snídani na výlet. Na program byla návštěva „historického rašelinového dvora Augustenhof“, kde jsme se seznámili s životem původních obyvatel této oblasti. Udivilo nás, že rašelinistům vedla jenom jediná silnice. Viděli jsme vypichování rašeliny a dozvěděli se, kolik času a námahy je s touto činností spojeno. Dnes je pro nás nemyslitelné, že majitelka dvora zde bydlela až do vysokého věku bez elektřiny. Brzo odpoledne jsme si v hostinci „Zum Huvenhoop“ dali kávu a máslové koláče, pečené v kamenné peci.



*Přehlídka aerovek v Heidenau*



*Okružní jízda plantáží Lefers*



*Rašelinový dvůr*

Odpoledne bylo volno – my jsme se s Aerovkou vydali do umělecké vsi Worpswede, ostatní navštívili museum náklad'áků ALGA v Sittensen a sešli se pak na Garden Party. Vzhledem k našemu programu jsme toto setkání, které probíhalo na louce za naší nocležnou v Heidenau, zmeškali. Jak jsme se od ostatních dozvěděli, rozdával se tam malý přípitek. Po večeri jsme společně poseděli a znovu si připomněli průběh příjemného víkendu.

V pondělí 26.8. byl na programu výlet autobusem, kterého jsme se ale nemohli vzhledem k nezbytnému odjezdu domů zúčastnit. Bylo to opět zdařilé setkání aerovkářů a těšíme se na shledání příští rok v Oscherslebenu.

Mnoho pozdravů od Ute a Franka Kummerfeldtových.

Za tuto zprávu děkuji vítězům soutěže na 32. Evropském setkání aerovkářů, Ute a Frankovi Kummerfeldtovým. Jako doplněk se chci zmínit o činnosti před a po tomto setkání.



*Zahradní párty v Heidenau*



*Umělecký areál Bossard*



*Aero 1000 s přípitkem*

zapůjčil Manfred, běžela – potom, co jí Edmund Seibold vyměnil benzinový filtr – bezvadně. Start na Evropském setkání jsme tedy mohli očekávat bez obav a absolvovat bez potíží sobotní a nedělní výlety.

Pátek 23.8. Vzhledem k tomu, že několik aerovkářů dorazilo už ve středu a ve čtvrtek, startuji v pátek dopoledne skupinu 10 Aerovek na první zkušební výlet do lesa. Siegrid nám doporučila několik cílů, a tak jsme zamířili za slunečného počasí naše Aerovky směrem na umělecký areál Bossard v Jesteburgu. Během cesty jsme ztratili jeden vůz kvůli nedostatku benzínu, druhý nesprávně odbočil – jak se později ukázalo, jeli jsme Franzovi s jeho padesátkou příliš pomalu. Příjezd osmi Aerovek do uměleckého areálu jsme zalili „přípitkem na úspěšnou jízdu“. Pak jsme se rozhodli, že při tomto krásném počasí prohlédneme umělecký areál Bossard jenom zvenčí, protože vlastní prohlídka v jednotlivých budovách a velkém parku nám připadala příliš zdoluhavá. Také jsme nechtěli nechat Larse a Christu Brandtových se psem Bellou dlouho čekat. Psi sem totiž nesmějí.

Další jízda měla vést lesem. Zakrátko jsme zjistili, že nás nesledují všechny vozy. Čekali jsme na ně na okraji silnice, ale neobjevily se. Jeli jsme tedy zpátky, ale nikoho jsme už nenašli. Zbylo nás 5 Aerovek. Teď už se nás ale zmocnil hlad a po delším hledání jsme našli překrásné místo pro oběd v přírodě – ovčinec. Za dlouhé hledání a čekání nás odměnila čerstvě připravená a chutná jídla. Následovala dlouhá a vydatná jízda velkým obloukem kolem Heidenau, kam jsme večer po 120 km dospěli. Zelená Aerovka 1000, kterou nám



*Přístav v Bremerhavenu a „Seute Deern“*

Oba organizátoři připravili ještě jednu zvláštní nabídku. Autobusový zájezd do Bremerhavenu s prohlídkou „Klimadomu“. Ti, kteří zůstali v Heidenau přes pondělí, ji rádi přijali. Do Bremerhavenu nás odvezl pohodlný autobus a vysadil nás v přístavu. Tady nás srdečně uvítali na palubě „Seute Deern“, kde jsme poobědvali. „Seute Deern“ znamená v místním nářečí „Sladká dívka“ – jméno pochází od figury na přídi lodi. Po dobrém a vydatném obědě se vydáváme na prohlídku „Klimadomu“. A tady už platí jen „údiv, pot a chlad“! Nabízí se cesta kolem světa po 8. délkovém stupni s návštěvou devíti míst ve čtyřech světadílech. Od švýcarských Alp přes spalující vedro afrického Sahelu do Antarktidy, přes jižní moře na Aljašku a zpět do Bremerhavenu. Během této cesty kolem světa potkáme lidi v jejich životních podmínkách, s místním



*Manfred a Siegrid s putovním pohárem*

klimatem, rostlinami a zvířectvem. Dozvěděli jsme se o nejrůznějších životních podmínkách podél tohoto stupně délky, jen samotné akvárium nabízelo 250 druhů ryb v 1 milionu litrů vody. Velmi zajímavá a krátká „cesta kolem světa“, kterou jsme „nuceně“ absolvovali během 3 hodin. Odměnou za tuto cestu, která nás velmi obohatila, byla káva, koláč nebo zmrzlina v „Mediterrano“. Následovala prohlídka přístavu, ze které si každý něco odnesl.

Výlety a nádherná lesní a rašelínková krajina, krajina podél Labe, „stará země“ a zajímavé výlety v Bremerhavenu, jakož i uvolněná atmosféra v Heidenau, to všechno nadchlo účastníky setkání. Odměnou nám bylo i teplé a slunečné počasí, které nás po celou dobu provázelo.

Vřelé díky Siegrid a Manfredovi Gerhard-Severin, kteří nám se svými pomocníky Karin a Petrem Lorenzovými a Klausovi a Ulle Besenwagen připravili úspěšné evropské setkání. Jsme rádi, že jsme se zúčastnili.

Na shledanou s vámi všemi na Evropském setkání 2014 v Oscherslebenu, které organizují Uwe a Bettina Birnbaum. Těším se a jsem se srdečnými aerovkářskými pozdravy, Váš Michael Strauch.

## Jedna cesta do Čech 2013 – dva pořady – mnoho zážitků

### Díl 1: Würzburg – Radnic – Vysoké Mýto: 18. Setkání přátel Carrosserie Sodomka – Radnice

Už 3 roky mě osobně zval Jan Černý na Setkání přátel Carrosserie Sodomka, abych také prožil křtiny různých Aerovek ve Vysokém Mýtě. Škoda, kvůli časové tísní jsem musel pokaždé odříct. V roce 2013 se to konečně mělo uskutečnit. Přislíbil jsem a přihlásili jsme se na 18. Setkání přátel Carrosserie Sodomka od 7. do 9. června u Jana Černého. My, to znamená Doris a Michael Strauchovi.

Od 14. do 16. června se konal 6. Brandýský okruh Aerovek. I tady jsme se přihlásili u Štefana Zapadla a mohli jsme o týden později poznat krásnou Orlicko – Třebovskou krajinu.

Začal jsem plánovat trasu pro Aero 30 po vlastní ose, nejkratší a dobře sjízdnou cestu pro Aerovku. Vyšla mi vzdálenost 550 km z Würzburgu do Brandýsu. Chtěli jsme ale navštívit také jiná místa. A když se v květnu otevřelo nebe a začalo silně pršet, tak skoro všude v Čechách i v Německu začaly povodně, bylo nám jasné, že můžeme s naší Aerovkou 30 jet jen část trasy po vlastní ose. Tato část byla přesto pro sérovku 1000 km. Také jsem musel sérovku na cestu Českou republikou vybavit např. denním světlem (LED), které je pro všechna vozidla v Čechách povinné.

Měsíce rychle utíkaly a najednou to bylo tady. Ve čtvrtek 6.6. jsme startovali s naším autem a s Aero 30 kabrioletem na přívěsu směrem Praha. Za Plzní jsme opustili dálnici a u Rokycan jsme jeli do naší první zastávky Radnice. Tady jsme navštívili naše Aero-přátele Beatrici a Jana Irvingovi, kteří tady provozují nádhernou restauraci – kavárnu „La Boema“ ([www.laboema.cz](http://www.laboema.cz)) s výbornou kuchyní. Jan nám zařídil přenocování a pro auto s přívěsem možnost parkování u jeho souseda Jiřího Hulce, který koupil před několika roky Aero 30 Sport od mého přítele Bernáta. Ladislav Mayer, fanoušek Aerovek, který nechal odlít několik bloků pro Aero 30 a vyrobil klikové hřídele jako nové díly, se k nám připojil. Ladislav nám řekl, že bude příští týden také v Brandýse. Při výborné večeři a podle dědečkova nejlepšího receptu uvařeném pivu, při zábavných rozhovorech utekl večer příliš rychle a bylo hodně pozdě, než jsme se uložili ke spánku.

V pátek ráno po dlouhé společné snídani, která se protáhla až do oběda – o Aerovce se dá velice hodně povídat a nečekaně přišlo, že byla vypracována nová trasa do Vysokého Mýta, samozřejmě jiná, než jsem připravil já. Teprve v 11.30 jsme vystartovali a v 17.00 jsme měli být u kostela Sv. Vavřince ve Vysokém Mýtě. Zdálo se to být téměř nemožné za 5,5 hod. zvládnout 250 km po neznámých cestách. Museli jsme si zvyknout na umístění směrovek na druhé straně silnice. Často jsme museli otáčet, protože jsme odbočky nezahlédli včas. Počasí nám přálo, mohli jsme jet s otevřenou střechou a naše Aerovka šlapala jako hodinky.

Jeli jsme z Radnice přes Zbiroh, Hořovice, Dobříš – přes Vltavu, dále do Benešova, Český Šternberk, Čáslav, Chrudim do Vysokého Mýta. Cestou bylo hodně stoupání, která se dala zvládnout jen na dvojku, ale z kopce se bohužel nedalo jet větší rychlostí, abychom dohnali ztracený čas. Tahle cesta je velmi rozličná a hodně městeček a vesnic dělá velice dobrý dojem v této krásné krajině.

V Chrudimi, asi 30 km před Vysokým Mýtem, jsme dojeli Jawu – kabriolet, která jela před námi. Jelikož nám tato cestovní rychlost vyhovovala a předpokládali jsme, že i oni jedou na setkání Sodomka, drželi jsme se těsně za nimi. Společně jsme dojeli na místo setkání u kostela, krátce po 17.00 hod. Zvládli jsme to! Tady jsme byli velice srdečně přivítáni Janem Černým a jeho sestrou Hanou, a to perfektní němčinou. Byli jsme příjemně překvapeni a samozřejmě také když nás přišli pozdravit naši dlouholetí Aero – přátelé Pavel Zeman sen. a jun. Teď jsme také mohli poděkovat našemu Jawa-řidiči panu Radci za doprovod na cestě do Vysokého Mýta.

Po občerstvení a posílení znamenalo vyrazit na místo srazu v jedné hale autobusů firmy Iveco, kde se měla auta seřadit. Vyvolalo to často kouřový alarm, protože při poježdění s auty se nahromadilo hodně výfukových plynů. Když jsme veterány dobře zaopatřili, mohli jsme se ještě v našem hotelu osprchovat a na společnou večeři v casinu firmy Iveco se převléci. Tam



Jan Irwing a Doris Strauchová před restaurací „La Boema“ v Radnici



*Privítání p. Zemana s p. Strauchem*



*Rodina Františka Pakandla před jejich Aero 50*

jsme okamžitě navázali kontakt s přáteli Carrosserie Sodomka. Co nás překvapilo, že hodně účastníků hovořilo německy, mohli jsme se pobavit německy nebo i anglicky. Hodně jich znalo moje Aero 30 kabriolet z naší webové stránky. Měli jsme okamžitě společnou látku k rozhovoru. Při několika sklenicích dobrého českého piva uběhl první večer jak v letu. Jelikož správná budova firmy Iveco je v centru Vysokého Mýta, mohli jsme pohodlně dojít do hotelu a uložit se ke spánku.

V sobotu 8.6. byla naplánovaná velká výstava na Tržním náměstí v centru Vysokého Mýta. Toto centrální náměstí patří k největším čtvercovým náměstím v Čechách a je jedinečné. Náměstí bylo olemováno nádhernými štíty barevných a dobře restaurovaných domů. Uprostřed je morový sloup se sochou Panny Marie, která je nám dobře známá z fotografií Sodomek z té doby. Okolo morového sloupu je založený zelený park se stromy, kde jsme naše krásné Sodomky vystavili. Vystaveny byly v jedné řadě Aero 30 a 50 kabriolety od r. 1936 do r. 1940.



*Podomkova vozidla před kostelem Sv. Vavřince*

z minulého století. Toto 18. setkání Společnosti přátel Carrosserie Sodomka je součástí pořadu „7. Festival Sodomkova Vysokého Mýta“, které se pořádalo současně a probíhalo i mnoho jiných pořadů. Pro nás to znamenalo, že jsme hodně viděli, prožili a že nám nezbýval čas na rozhovory s jejími účastníky. Ale to ještě mělo přijít.

Samozřejmě to byl pro všechny zvláštní pocit, když jsme jeli od Tržního náměstí na náměstí před kostelem Sv. Vavřince a seřadili jsme se na společné foto. Tady, na tomto místě, nechal Josef Sodomka fotografovat všechny své kreace. Tentokrát byla dvě vozidla poprvé ve Vysokém Mýtě a proto byla separátně fotografována. To byla tento rok renovovaná Jawa kabriolet a naše Aero 30 (foto na titulní straně – pozn. red.). Auta byla fotografována uzavřená i otevřená – jednoduše nádherný zážitek.

Po společném obědě v prostorách Iveco – Casina byl čas na společnou vyjížďku. Vybaveni jsme byli mapou s čínskými znaky, přesto jsme jeli bez problému za sebou a následovali jsme vozy před námi z kopce do kopce. Proto jsme také mohli v pohodě prožívat nádherné vesnice, pole a lesy podél cesty. Náš cíl byla obec Holice. Prohlídka Afrického musea národního badatele Dr. Emila Holuba (1847 – 1902) v Holicích. Pro nás bylo zajímavé poznat život, zážitky, dobrodružství a práci afrického badatele, který podnikl několik expedic a procestoval Afriku. Zprostředkovat představu o tomto museu nám pomohla obsáhlá výstava materiálů, předmětů, fotografií, filmů a mnoho modelů v životní velikosti s lidmi a zvířaty.

Cesta nás vedla dál nádhernou krajinou zpátky do Vysokého Mýta. Náhle začala naše Aerovka cukat a klepat. Bylo jasné, že bez „špritu“ nejde nic. I naše Aerovka měla žízeň a od odjezdu z Radnice nedostala žádný benzín. Otec a syn Zemanovi zastavili a zeptali se na problém a jestli mohou pomoci. Problém byl rychle odstraněn 5 litry z kanystru. Velká Tatra limuzína zastavila a nás aerovkáře provázela zpátky až do Vysokého Mýta. Tam u pumpy dostala naše Aerovka přísun a nic jiného a potom dál do haly firmy Iveco. Nádherná vyjížďka za nejlepšího počasí skončila bez problémů.

*– dokončení v příštím čísle –*



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

*Vyprávění pana Svatopluka Srby – VI. pokračování.*

V sobotu ráno startujeme z trajektu v Karlobagu, v přístavu mjíjme čtyři odstavená bouraná česká embéčka a bez zastavení vyjíždíme až na poslední vyhlídku na moře. Jezera Plitvička – zklidnění a protažení těl, Karlovac, průjezd Zagrebem a konečně zase vyspání ve stanu v campu. V noci znovu voda. Liják nepřestává, vzdáváme čekání na konec. Camp je jedna velká kaluž, v plavkách se brodím a postupně do auta přenáším zavazadla i své ženské, někdo mi pomáhá podržet splasklý stan, aby z něj vyteklo co nejvíc vody a nenakládal do auta bazén. Utírám a oblékám se v zamlžené aerovce, a v neutuchajícím lijavci vyrážíme na sever na 600 km domů. Cestu zkracujeme trajektem přes Balaton. V černé noci patnáct km před našimi hranicemi přichází defekt. Ta špatně v Sarajevu opravená duše se připomíná nefunkční rezervou. Couvám na lesní cestu, budim dcerku, vytahuji náradí a při svitu baterky lepím. Zpoza houští od dunajských ramen vyjíždí osobní auto, musím se postavit, aby mohlo projet, a aniž by někdo aspoň vystrčil hlavu, mjíj naši sestavu a mizí ve tmě. Taky kolegiální. Dokončuji montáž a huštění, vracíme dceru do pelechu na sedadle, a ... někdy kolem půl páté pondělního rána projíždím Brnem a zastavuji v Bílovicích nad Svitavou.



V úterý večer se scházíme - sarajevsko-mostařští ztracenci, konfrontujeme svá téměř úspěšná vzájemná nalezení a rozjařeně se rozcházíme. Domů to máme pět minut a cestou pohlížíme na oblohu, co že je tam takový provoz. Ráno 21. srpna zastavuji budík, touž rukou zapínám rádio a ... šok! „Dnes v noci armády států Varšavské smlouvy ...“ Úvahu přebalit, přibalit diplomy a znovu vyrazit jsme s manželkou poměrně brzy odložili. Dítě, dvojí staří rodiče ... a nechat „jím“ domov na pospas? Následující léta se neobešla bez konfliktů s normalizací a průvodních důsledků, ale nemá se litovat dávno učiněných rozhodnutí. Pokud jde o aerovku, je nejvyš pravděpodobné, že v neznámých podmínkách rodinné existence v zahraničí bych ji těžší mohl dlouho udržet. Tady pro ni nebyl vždycky med, ale přetrvala.

V trampotách z Jugoslávie jsem zmínil nízkou podlahu i nízké těžiště třicítky. No, má to své výhody i nevýhody. To ráno s vpádem bratrské pomoci bylo dost dramatické. Musil jsem prvně informovat na chatě izolovaného bratra bez radia (angažovaného ve špičkách kulturní politiky), a při návratu se dozvídám o sovětské jednotce samopalníků, skrývající se za vesnicí. Odstavuji auto a jdu šířit naši osvětu mezi vykulenými, nic nechápajícími ruskými vojáky. Chápavý politruk s pistolí nám však rozhorlenou diskusi přerušil, a unaveně držené samopaly se náhle třímají pevněji. Zbývá jen ústup. Vracím se k autu a zvědav na dění v Brně, místo dlouhé objíždky kvůli uzavře brodím řeku Svitavu. Nažhaven výhružností soldatesky a všeobecně zjištěnou situací se snažím nejhlubší místo nevinného brodu (ale pro nákladáky) překonat co nejrychleji (taky kvůli nezahlcení výfuku)... a voda se zvedla i přes blatníky. Jízdu po šutrech měla aerovka od Sarajeva ještě v čerstvé paměti, ale doma je z ní - v ohrožení země - neohrožitelné bojové vozidlo, které nezůstalo třet

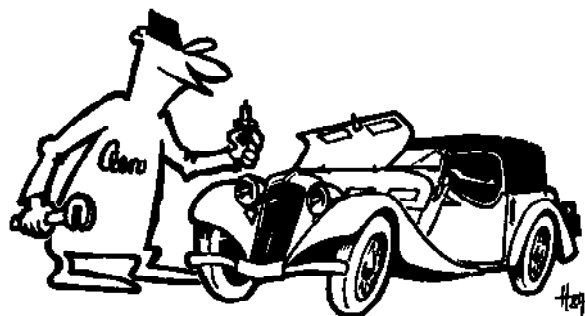
vprostřed řeky. Jen toho sušení mohlo být méně; v bojových podmínkách zdržovalo.

Nastolovaná „normalizace“ nás zbavila nástrah ciziny. Nejdál do Tater, nebo na Počúvadlo u Banské Štiavnice. Pro zpestření cesty jsem tam zvolil dojezd zkratkou přes civilizaci neposkvrněný venkov, jenže s příšerným stoupáním. Vědomě jsem nechal doma kanystr s vodou, nejedeme přece žádnou pustinou, vozím s sebou plátěnou vojenskou konvici a ubytování je s vodovodem. Ouha, ten den bylo vedro, kopců hodně a netěsný chladič. Náklon v stoupání takový, až se přerušil přepad samotížného chlazení, a konec kopce vyjíždíme jen „přískoky“ po sto metrech, s čekáním. Voda, vzdušnou čarou nedařleko, ale neprostupným porostem a srážem. Už nikdy bez kanystru (PET lahve ještě byly na houbách)! Konečně vršek a můžeme se rozjet.



Nemůžeme! Nad námi - hrdě nízko posazenými - se vzdouvá vskutku nepřehlédnutelné moře ... volů a krav, velmi společenských a zvědavých. sérovku takhle zblízka určitě ještě neviděli, a chtěli se jí pokochat a navazovat bratrství i s námi. Sesterství s kravami, budiž. Ale bratrství s voly - anděly („andělé“, světle šedý skot maďarských puszt, s rohy do stran, o rozpětí třičtvrtě metru) je pro pasažéry v aerovce bez oken mírně nevýhodné (stejně jako bratrství s anděly spásy z východu). Nebezpečí i pro nataženou střechu, neboť v té zájmové tlačnici strkali tlamy a rohy dovnitř. Vůči těmto volům jsme radši ani nedutali a nechali na sebe slintat, aby se nelekli a nevyrobili ve střechu sedmici. Snaha pocelovat se s námi jak mezistátní delegace dlouho neměla konce. Skoro na věčné časy. Aspoň jsme si užili nefalšovaného venkova, byť ten, co se prostíral za stádem, už zdaleka nebyl neposkvrněným. Ani pro vodu jsme kus cesty ještě nevyšli. Manželka můj výběr nevšední trasy přírodou velebila. Nicméně, pro družební sepětí s okolními národy se aerovka jeví vozem velice příhodným. Jen ty národy nesmějí mít tak vlezlé tlamy a rohy.

— pokračování příště —



### Redakci Aerovkáře.

K otázce, které články nebo příspěvky by čtenáře Aerovkáře zajímaly, přicházím s podnětem.

Jako podnět k příspěvku do Aerovkáře by bylo žádoucí dozvědět se vedle opravy a údržby techniky Aerovek také něco o jejich vzhledu v době jejich výroby. Řada Aerovkářů by chtěla vůz renovovat nebo něco změnit a nevědí, jak vůz původně vypadal. Vznikají proto vlastní změny na voze, které nikdy neexistovaly. Jestliže má klub usilovat, aby vozy se blížily originálnímu stavu, je nutno napřed vědět, jak původně vypadaly. Žádnému Aerovkáři nechceme vnucovat předpisy! Každý si může vůz upravit, jak chce. Ale napřed by mělo být jasno, jaké to bylo původně. Pak se lze rozhodnout pro to nebo ono řešení.

Otázky slouží jenom jako příklad a platí pro typy 500/662/1000/30/50.

Bylo by tak např. zajímavé vědět, jak byly ty které modely vybaveny:

Měly balonovou houkačku, jednu nebo dvě elektrické?

Měla sedadla čalounění (přední, zadní, nouzové) hladké nebo s dlouhými švy a rámování?

Dveře s postranními kapsami (na obou dveřích)?

Jaké byly barvy na lakování a na polstrování?

Jaký byl prostor pro nohy na nouzovém sedadle v A 500/662? Jen plech nebo guma nebo umělá kůže, nebo ...?

Která zadní světla a ukazatele směru mělo Aero xy, a kde byly umístěny?

Jaké přístroje a spínače byly na armaturní desce?

Byly ve voze přístroje pro teplotu vody?

Články a příspěvky by mohli psát i čtenáři a nemusel bys je nutně psát ty. Možná jsou Aerovkáři, kteří vědí, jak byl vůz vybaven a můžou přispět k tomu, abychom se přiblížili k originalitě.

Dopis je od Michaela Starucha a byl adresován mně a zřejmě asi Michael nepočítal s jeho zveřejněním, protože je jasné, že jsou to základní otázky, které aerovkáře při renovaci zajímají a podobných otázek může být nesčetně. Snažím se na různých setkáních získat inspiraci pro náplň Technické rubriky (TR), což byl také podnět k napsání dopisu. V poslední poměrně dlouhé době dávám do TR hlavně konkrétní výkresy strojních součástí, protože je o ně skutečný zájem.

Pro mne je problémem to, že Aerovkáře tvořím už 27 let a otázky tyto a podobné již byly různou formou zodpovězeny a to několikrát. Problému se věnovali i moji předchůdci. Proto mám pocit, že se obsah TR opakuje. Jelikož neexistuje žádná původní kompletní dokumentace k vybavení jednotlivých výrobních sérií, musíme se spokojit s dílčími záznamy výdejevých knih, ale hlavně základními změnami roků výroby. Víím, že ani podrobný kusovník A 30, který jsem tvořil asi 20 let (vycházel v Aerovkáři) nedokáže na výše uvedené otázky jednoznačně odpovědět.

Jedna možnost, myslím, že velmi populární, se nabízí, byť i ta byla již s odstupem let vyzkoušena. Jde o reprodukci **dobových fotografií** z prospektů, časopisů, reklam apod., **zdůrazňuji dobových!** Zsvěcené oko pozná rok výroby, a potom lze doprovodným textem dílčí vybavení popsat. Je to ideální způsob pro podchycení originálního vzhledu vnějších detailů vozu.

Pokusím se od příštího čísla Aerovkáře touto formou navázat na dřívější pokusy o autentičnosti. Myslím, že zvládnou A 30 a A 50, ale malé aerovky „neumím“ a nemám žádnou dokumentaci, kromě případných dobových fotek. Proto bych uvítal, kdyby se někdo z letitých vlastníků „cinkáčů“ tomuto problému věnoval.

**Dobové fotografie i s případným komentářem zasílejte, prosím, na adresu uvedenou v každém čísle pod úvodníkem. Fotky nezasílejte do depozitní schránky (úschovny), ve které jsou uloženy pouze po omezenou dobu. Z časových důvodů není možné toto stále kontrolovat, díky.**

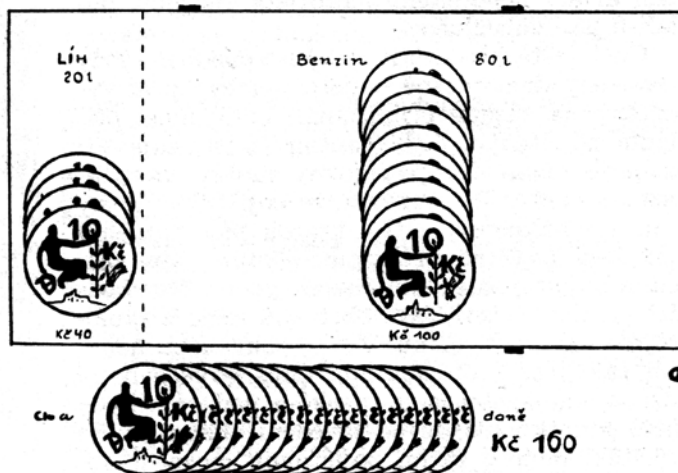
— JK —

V Aerovkafi č. 1 z roku 1936 vyšlo novoroční přání fy AERO-SLUŽBA SCHULZ se zajímavým rozbořem tehdejší ceny benzínové směsi. 150 litrů směsi tehdy stálo 300,- Kč. Jenže – v rozboru je udáno 40,- Kč za 20 l. lihu, 100,- Kč za 80 l. benzínu a 160,- Kč za clo a daně, což je v souhrnu uvedených 300,- Kč, ale jenom 100 litrů směsi. Tak nevím, jestli jsem ten rozbor nepochopil nebo je v něm chyba. To by bylo možné posoudit, kdybychom věděli samostatně cenu směsi za 1 litr. Buď mělo být uvedeno 100 l. za 300,- Kč, potom by cena za litr byla 3,- Kč nebo v tabulce mělo být 30 l. lihu a 120 l. benzínu za uvedenou cenu, potom by 1 litr směsi byl za 2,- Kč.

**Do nového roku 1936 vše nejlepší přeje svým milým zákazníkům**  
**AERO-SLUŽBA SCHULZ, Praha VII., Dělnická 40.**

**Když stojí 150 litrů  
 lihobenzínové směsi  
 Kč 300— zaplatíte**

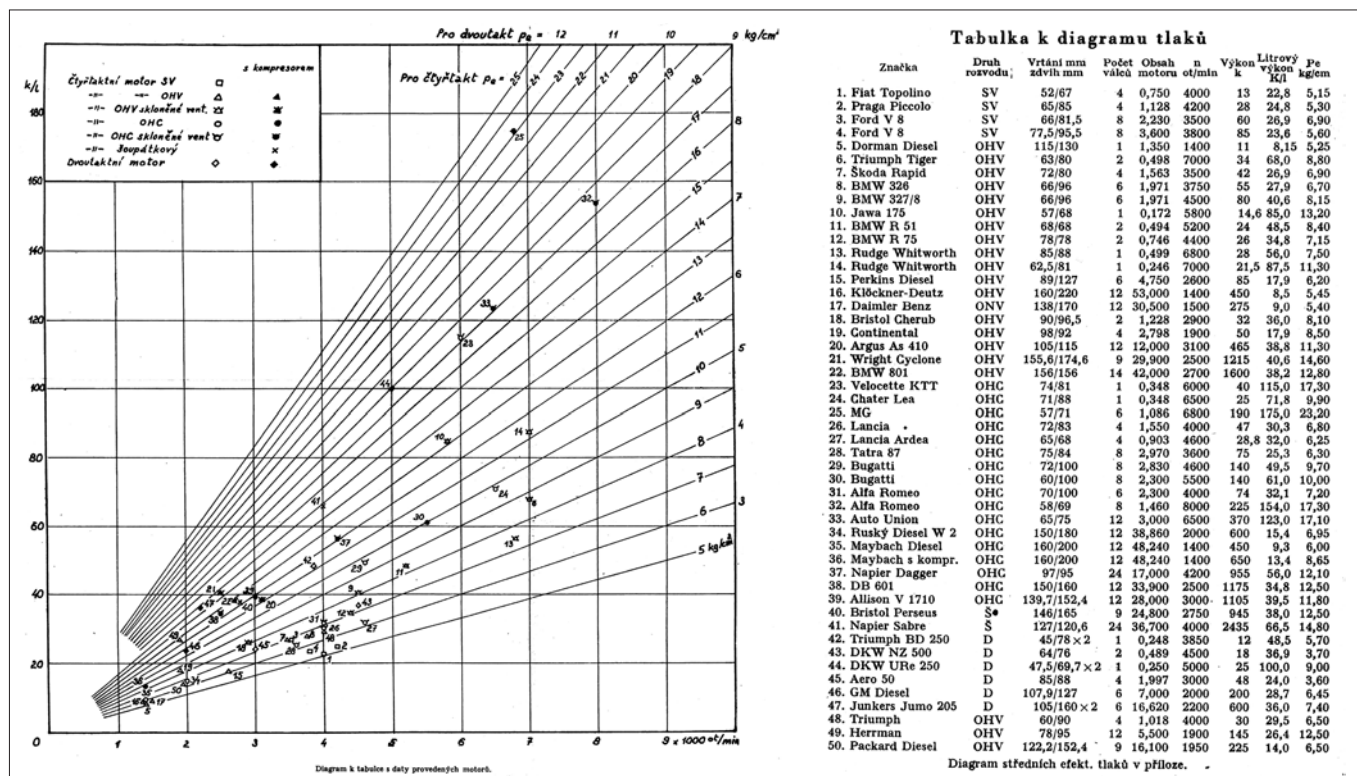
**za:**



Z tabulky však vyplývá pro nás důležitější informace. Je to poměr lihu a benzínu ve směsi, o čemž se již mnohokrát diskutovalo. Ten vychází: 1 díl lihu na 4 díly benzínu. Dnes je u benzínových pump v prodeji etanol, což je denaturovaný lih. Možná by stálo zato zkusit lihobenzínovou směs. – JK –

Kolega Petr Klusák zaslal zajímavý údaj o tlaku na píst A 50 a dále dotaz z informací o limusinách A 30.

... pro motor A 50 jsem objevil specifický údaj – hodnotu  $P_e$  (střední efektivní tlak na píst, jednotka  $\text{kg/cm}^2$ ) v knize „Automobily a letadla“ (autor Ing. Mackerle, vyd. 1951). Pro ilustraci zasílám i kopii diagramu ze stejné publikace.



... před časem jsme uvažovali nad počtem a rokem výroby modelů „prodloužených“ limusin. Objevil jsem zmínku ve výdejové knize Aero: Rok 1935, 9. série – Prodloužené limusiny, tj. vozy č. 6651 – 6700 mají jako standard:

- a) přední chromované nárazníky
- b) netříštitelná skla

/série 100 ks limusin, č. 6601 – 6700, 25.9.1935 – 23.5.1936/

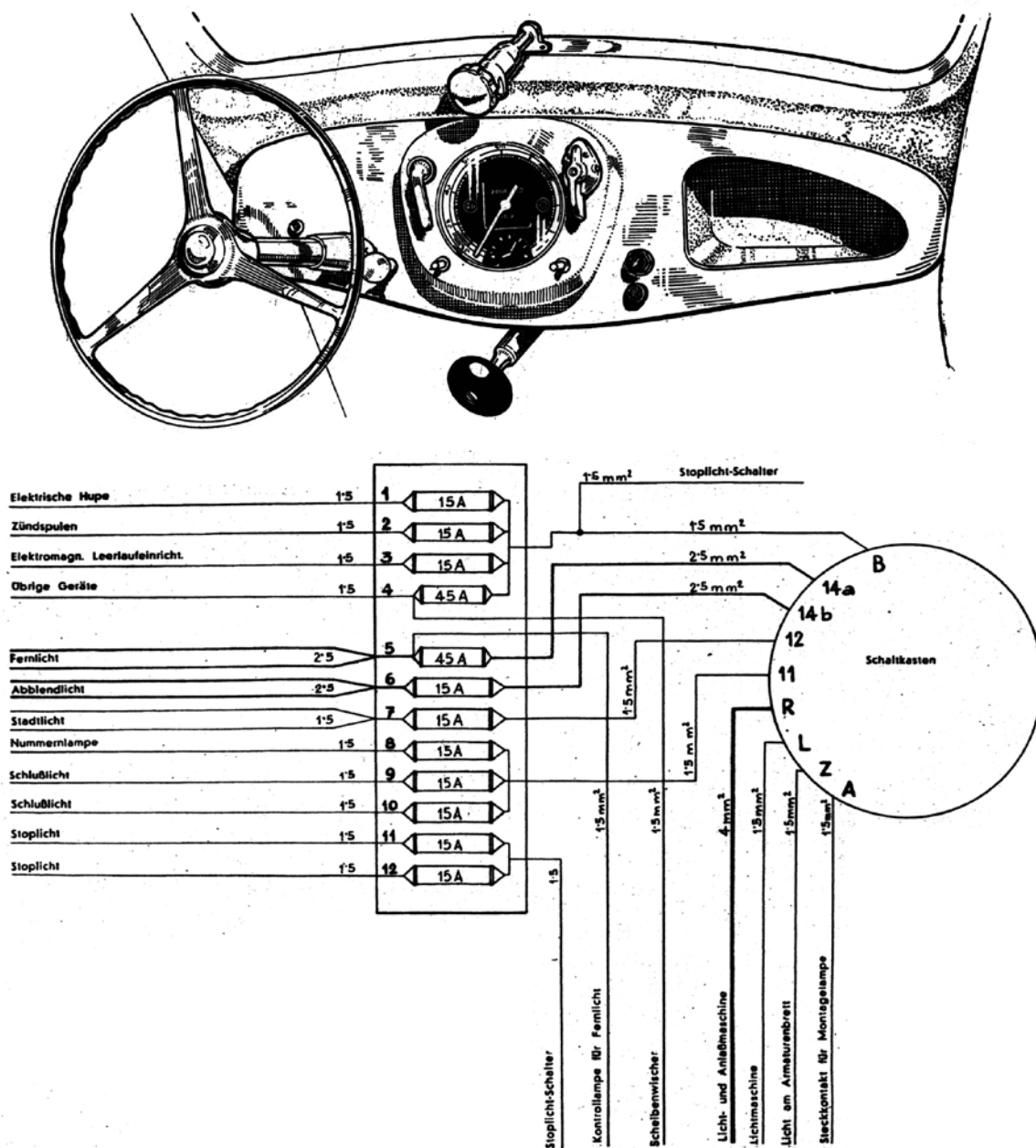
Již dřívější diskuze byla o tom, co jsou „prodloužené“ limusiny?

Bylo to tak, že první limusiny byly postaveny na rámu A 30 SPORT. Nevím, jestli se nějaká dochovala, ale poznají se podle kratších dveří a hranatější kabiny. Protože byl zadní prostor malý a i vstupování k zadním sedadlům bylo dosti problematické, bylo novější provedení limusin delší (cca o 20 cm). Takže se nejednalo jenom o některé série, ale o všechny limusiny vyrobené po této změně. Výkresy hlavních nosníků L 4045 a L 4046 nemáme. Jsou pro otevřené vozy, ale v kusovníku je pozn. o delším provedení pro limusinu a kabriolet. – JK –

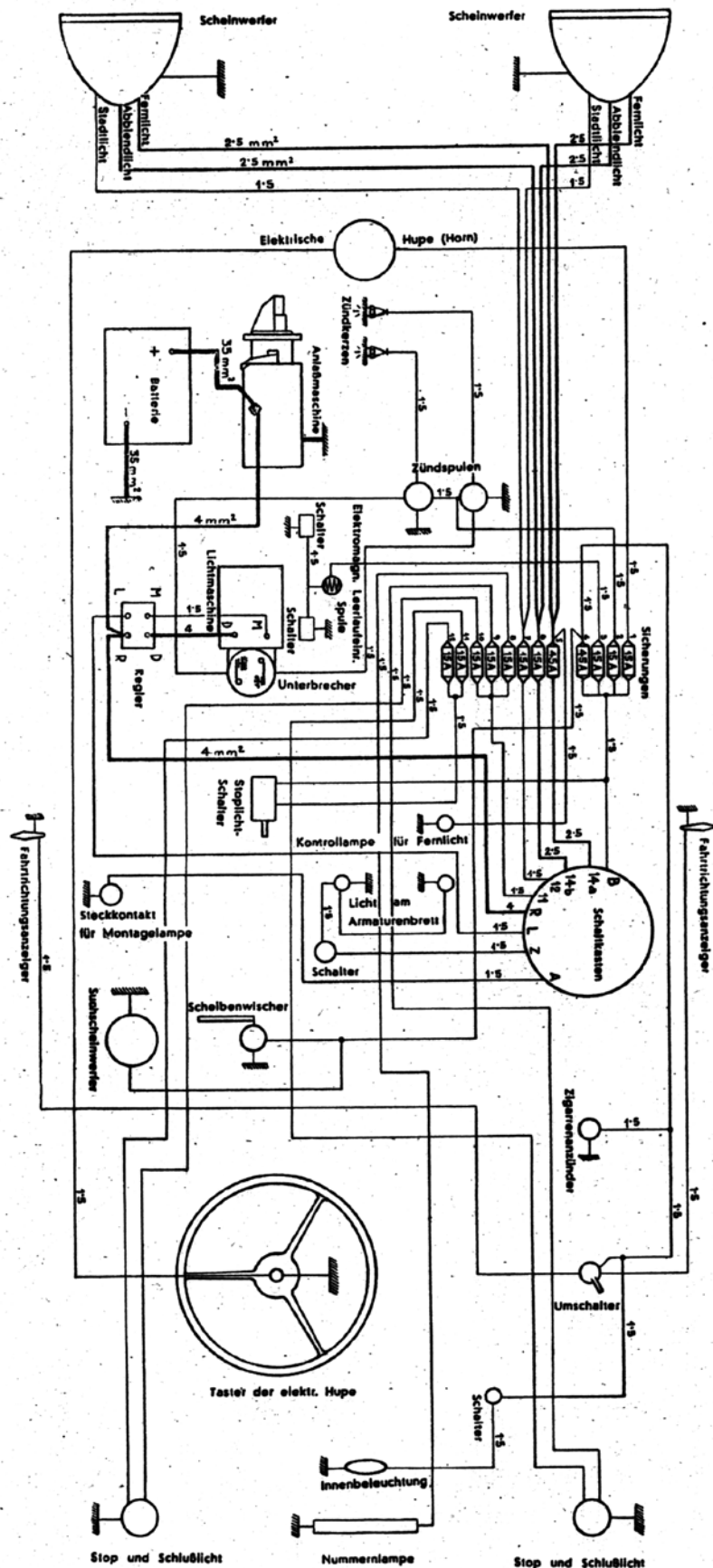
Kolega Petr Klusák nám zaslal výstřížky z málo známé technické příručky datované r. 1940. Zřejmě byla v té době vydána jen německá verze pod názvem „Technisches Handbuch für die Automobile AERO 30 und 50“.

Schéma el. zapojení, zapojení spínací skříňky i palubní deska k sobě patří a týkají se modelu 1939 – A 30 limusina. Levý vypínač pod tachometrem je pro osvětlení tabla, pravý pro stropní svítidlo a vlevo od volantu je kontrolka dálkových světel (to vyplývá ze schéma zapojení). Ostatní vybavení palubní desky je standardní, tachometr je bez ampérmetru. Na el. schéma je i zásuvka. Ta byla umístěna na dělicí stěně vpravo vedle nádrže nad kabelovou průchodkou a směřovala do motorového prostoru. Pro zajímavost – na druhé straně vlevo od nádrže (přibližně ve výšce kabelové průchodky) bývala v limusinách ruční houkačka. Balónek houkačky měl řidič k levé ruce pod palubní deskou. Směrovky byly umístěny před dveřmi.

Petrovi Klusákovi moc děkuji za příspěvky. Ptám se, zda je v příručce také něco o A 50 kromě základních dat.







### Převodovka AERO 30 – pokračování

V Aerovkárě č. 3/2013 na str. 15 – sestava převodovky – došlo nedopatřením k výpadku doplněných čísel výkresů. Zcela vlevo má být u přeškrtnutého č. L 1141 doplněné č. T 1022, u č. L 1142 doplněné č. L1116 a u č. L 1076 doplněné č. T 1021.

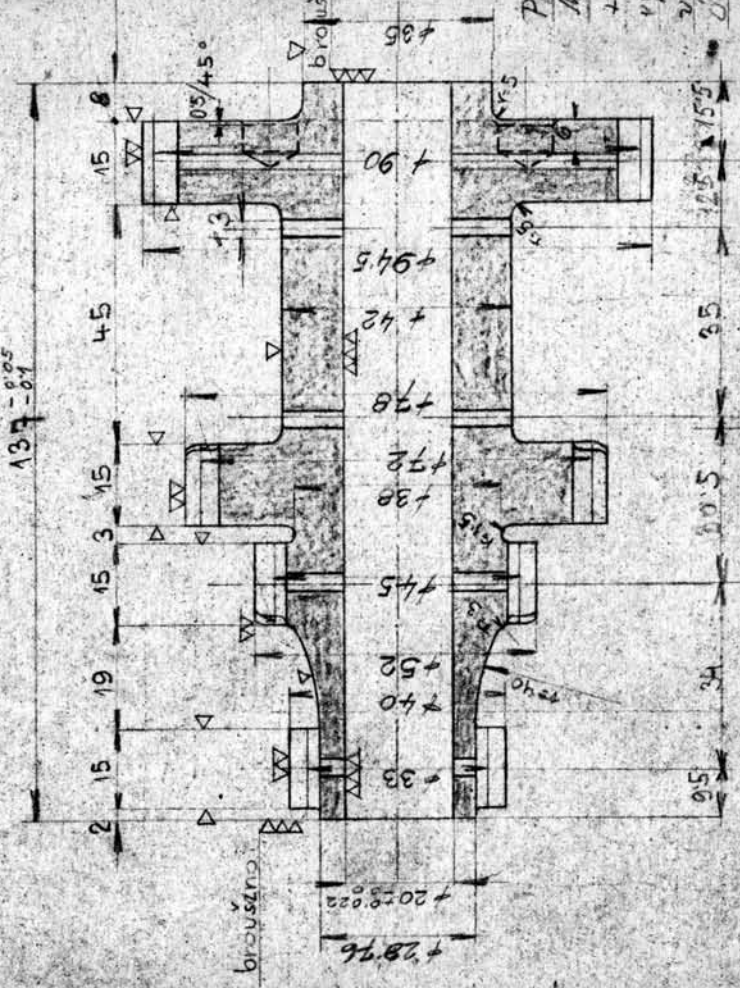
Jak již bylo řečeno, osazení převodovky se v průběhu výroby několikrát měnilo. Dnes uvedené výkresy nejsou v razítku datovány. Jejich použití vyplývá z popisů. Zajímavé je datum posledních změn v r. 1947. To však bylo v době, kdy výroba arovek prakticky skončila. Snad šlo ještě o výrobu náhradních dílů pro starší převodovky.

– JK –

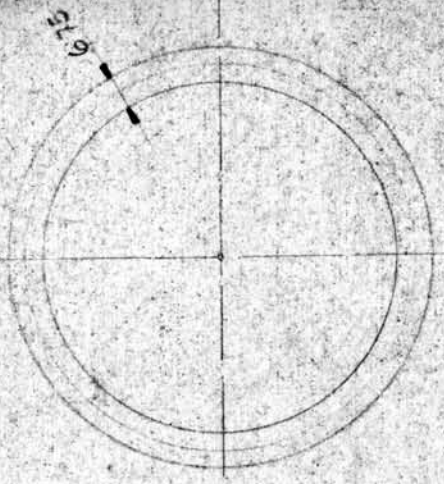
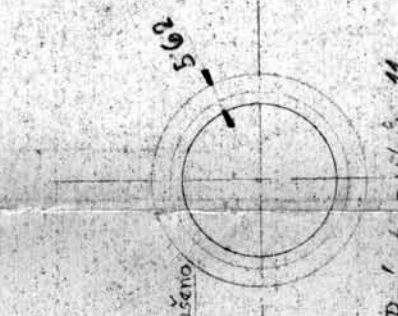
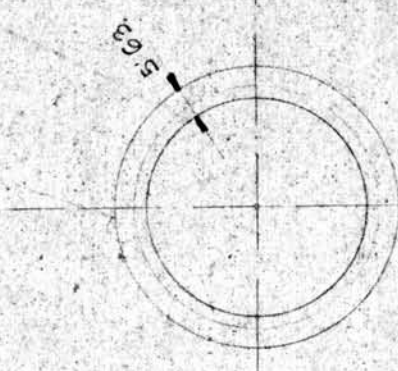
Cementováno a kaleno do hloubky 0,5-0,7.  
Rockwellova tvrdost Rc 62±2

Datum	Z M E N A	Provedl
8/1/35	mazoničárny v kolečkách z a 30ž, kn+L	Kru+L

18. 12. 47. páté měření celky pro opracov. plochy např. 5 prům. 22, 11, 6 prům. Popravně tabulky.



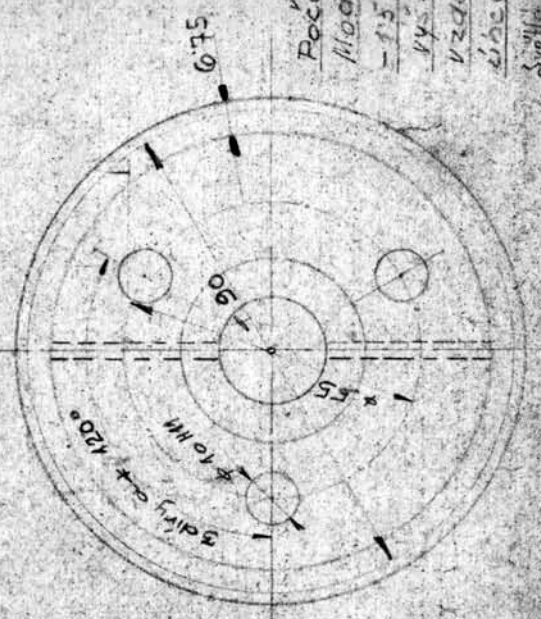
hrany zubů zaoblety k zaosouzení!



Počet zubů 11  
Modul 3/2,5  
+ 2<sup>m</sup> korr.  
výška zuba 562  
vzdálenost os 41  
úhel záběru 9.20°  
světla měřicí měřky 14,58-0,06

Počet zubů 15  
Modul 3/2,5  
+ 2<sup>m</sup> korr.  
výška zuba 563  
vzdálenost os 69  
úhel záběru 9.20°  
světla měřicí měřky 14,58-0,06

Počet zubů 24  
Modul 3/2,5  
výška zuba 675  
vzdálenost os 69  
úhel záběru 9.20°  
světla měřicí měřky 23,12-0,06



Počet zubů 30  
Modul 3  
+ 2<sup>m</sup> korr.  
výška zuba 675  
vzdálenost os 69  
úhel záběru 9.20°  
světla měřicí měřky 31,90-0,06

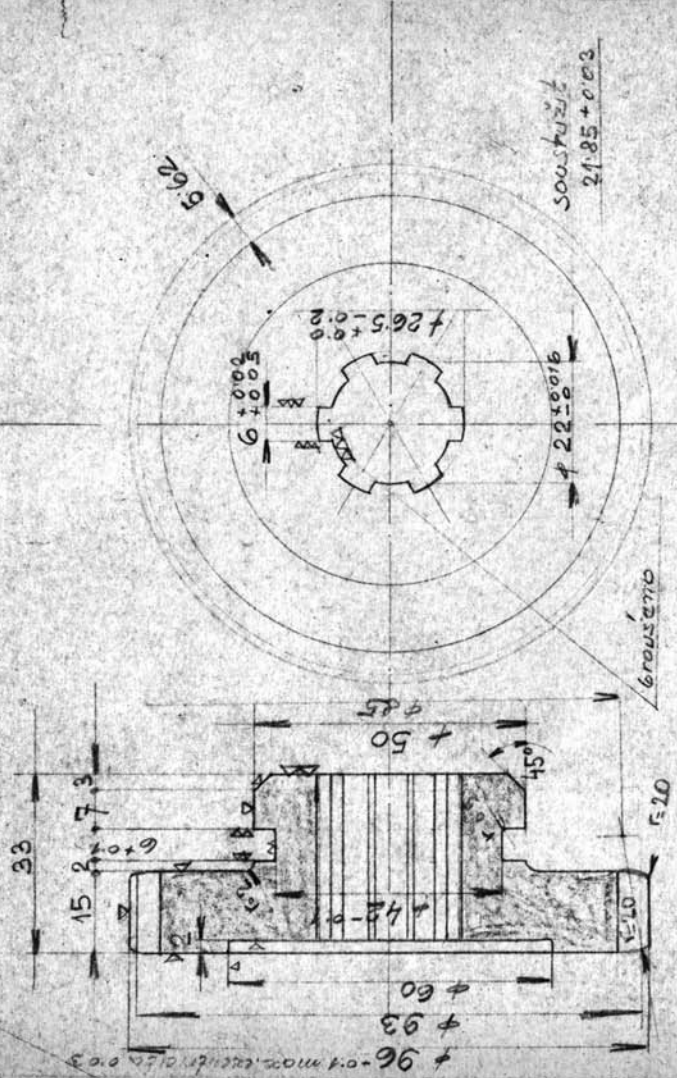
platí do 1800.v.  
od 1801.v viz náhr. L1141.

Předloha rychlotařní štráň  
TEI-CE2

kur

L 1075

camant do hl. 0,6 - 0,7 mm, Rockwellova tvrdost Rc 62 ± 1



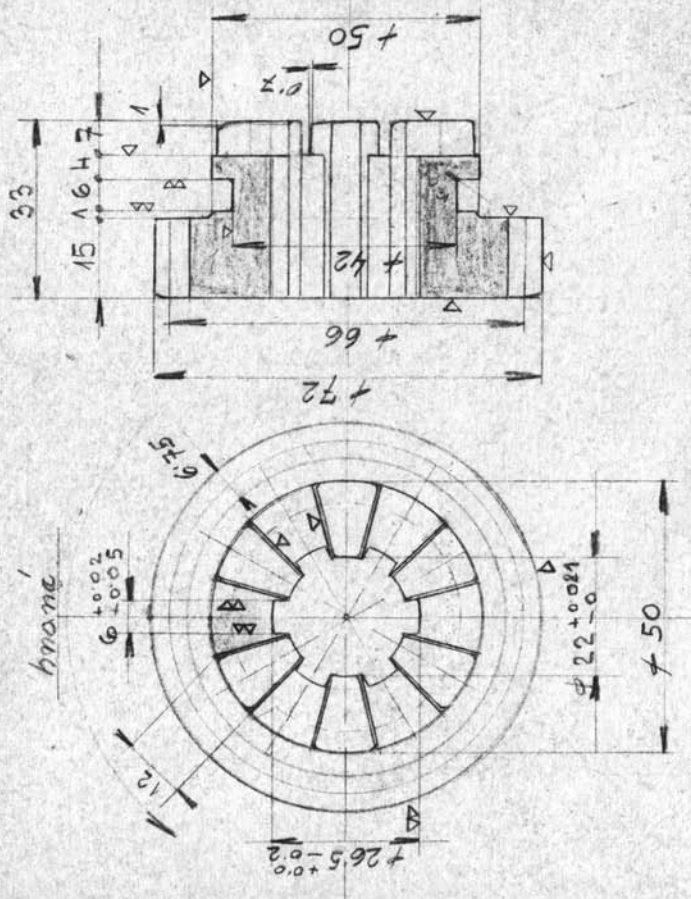
Počet zubů 31  
 Modul 3/25  
 Úhel zářuru  $\varphi = 20^\circ$   
 vzdálenost os 69,65 ± 0,03  
 korekce - 2<sup>mm</sup>  
 výška zubu 5,62  
 Světla míra měřky 3,64 - 0,10

Datum	21.7.36	PROVEDL	Lehkyňo, Novak
Objekt	k 96 připsána tolerance ± 0,05	Průmysl	
Průmysl	ČER a vzornost, o čemž je připsána		
Průmysl	Připsána světla míra měřky 3,64 ± 0,10		

Plati do konce III. serie 37  
 náhr. viz T1021

ATERO-PRAHA  
 Kolečko zpatěcí a první rychlosti  
 Kód: 1  
 Konec: Kunt

33.12.47. Dřevěná kol. 22.10.46 na  $\varphi 22$  - 0,03  
 Dle výkresu L 1077 dle výkresu světla míra měřky - kout. 20.  
 22.10.46



brány srazeny 0,5/45°  
 a roby upraveny k zaskování

Počet zubů 22  
 Modul 3  
 úhel zářuru  $\varphi = 20^\circ$   
 vzdálenost os 69  
 výška zubu 6,75  
 Světla míra měřky: 23,06 - 0,10

plati do 800. vozu.  
 Nahrazeno L 1113

ATERO-PRAHA  
 Kolečko II rychlosti  
 Kód: 1  
 Konec: Kunt

Ae-L 1077

Svíj  
k svému ...  
do Aerovky  
**Mobiloil**\*

---

★  
Továrna Aero doporučuje pro všechny modely svých vozů výhradně Mobiloil „D“. Rovněž Aero-Car-Club doporučuje výhradně tento olej svým členům.

Zpravodaj „AERO CAR CLUBu“ Praha.

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

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LIII., číslo 5, 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.