



2014

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



Členky Modrého Teamu Aero propagují svíčky Sinterkorund.

č. 2



Vážení aerovkáři,

při úvaze nad tématem dnešního úvodníku mi přišlo na mysl výročí události, od které uplyne zanedlouho neuvěřitelných sto let. Světová válka, kterou dnes známe s přídomek první. Vzápětí jsem myšlenku o použití této události pro úvodník zavrhl. Proč bychom si měli v našem časopise připomínat výročí počátku války, kterou nikdo z nás nepamatuje, a která se navíc našich zájmů netýká? A proč bychom si měli připomínat ve své době nejúspěšnější akci lidstva ke svému sebezničení? Jenomže potom mě napadly určité souvislosti i s naší zájmovou činností a o úvodníku bylo rozhodnuto.

Mezi řečí jsem se o námětu zmínil svému dlouholetému kamarádovi, jehož koníčkem je historie, a ten se hned nabídl, že mi napíše jakýsi úvodník úvodníku, což splnil nejméně na 400 %. Vyprávění Petra Říhy jsem přečetl jedním dechem. Díky množství zajímavých detailů, které spustily válečnou mašinérii, jsem ho v nezkrácené podobě využil jako volné pokračování úvodníku.

A k těm souvislostem. Je známo, že lidé v době válečné horečně vyvíjejí jakoukoliv techniku, která je schopna zlikvidovat nebo alespoň vyřadit z boje co největší počet vojáků a mnohdy i civilistů z řad protivníka. Přestane se hledět na výdaje a nějaká výběrová řízení by byla k smíchu. Skutečně markantní byl vývoj v letectví. Čtyři válečné roky posunuly toto odvětví od v podstatě pionýrských pokusů s létajícími stroji ke skutečným letadlům. Vždyť na počátku války se na letadla pohlíželo jako na velmi málo využitelnou vojenskou techniku a konec války znamenal již běžné využití letadel pro bojové akce všeho druhu. V době míru byl již krůček k rozmachu civilního letectví. Nejinak tomu bylo i s automobilem. Ten byl před válkou sice hojně využíván a doznal již velkého pokroku, ale srovnajte snímek automobilu, v němž zahynul Ferdinand d'Este s chotí, s automobily z počátku dvacátých let. Rozdíl je více než patrný. Nejinak je tomu i s drobnými technicko-vojenskými nápady a vylepšeními, které jsou v době míru využity v různých technických odvětvích, jež nemají se zbrojením nic společného.

Miliony mrtvých a zmrzačených, tragédie celých rodin, desetitisíce osiřelých dětí – čtyři roky – to byla daň lidstva za urychlení technického pokroku možná o více než deset let.

Nemám sice rád úvahy „co by, kdyby“, ale jedno kdyby se nabízí. Nedá se popřít, že české země byly v dobách Rakousko-Uherska technickým zázemím c. a k. Po válce bylo letectví velkým lákadlem pro podnikatele a není divu, že se tohle „pole neorané“ nabízelo i lidem, kteří nebyli technického zaměření. Na scénu vstupuje skupina právníků a vyšších úředníků, mezi nimiž je JUDr. Vladimír Kabeš. Jako druhá v pořadí vzniká v Československu letecká továrna AERO, jejíž osud je z části i osudem nás aerovkářů.

Položme si otázku, jak by se vyvíjel letecký průmysl v Rakousku-Uhersku, pokud by k válce nedošlo? Asi by v českých zemích letecká výroba se zahájením činnosti více otálela a dá se předpokládat, že JUDr. Kabeš by se spíše věnoval právnícké praxi než myšlence na leteckou továrnu.

A co my aerovkáři? Jezdili bychom 86 let v aerovkách nebýt té První světové ... ?

– JK –

Poslední jízda arcivévody Ferdinanda

Můj děda – jednorodný „dobrovolník“ v První světové válce – měl strašně rád mariáš. Ještě raději však měl průpovídky, kterými doprovázel hlasité plesnutí každé své karty. Některým jsem rozuměl, jiné jsem pochopil až postupem let. Zbytek jsem zapomněl dřív, než jsem jim přišel na kloub. Nejvíce studia mi zabrala průpovídka při vynášení kulové sedmičky – „sedm kulí, jako v Sarajevu“. Nabízím Vám ten příběh – a pěkně od počátku – příběh, kde na počátku bylo údajně sedm výstřelů z revolveru ... a pokračoval miliony výstřelů ze všeho, co střilet mohlo.

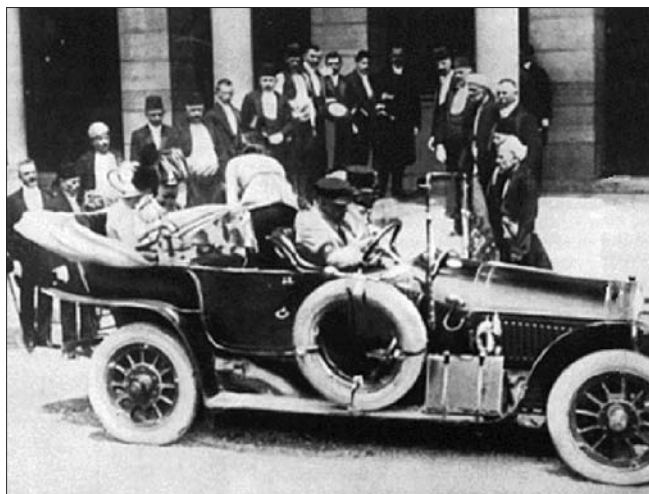
Koncem 19. a počátkem 20. století sílí české národní uvědomění včetně touhy po národním sebeurčení. Vlastenci navrhuji federalizaci Rakousko-Uherska či znovuoobnovení Českého království. Nejdále v těchto úvahách zřejmě zašel poslanec Říšské rady Karel Kramář, který v polovině roku 1914 představil svůj vizionářský dokument s názvem Slovanská ústava. Ten již nepočítal s existencí Rakousko-Uherska a české země viděl jako součást slovanské federace. Tato „slovanská říše“ měla zahrnovat všechny slovanské národy v čele s Ruskem a měla tvořit jednotné obchodní území s jednotnou měnou. V čele měl stát ruský car, který by byl zároveň králem českým a polským. V jednotlivých zemích by vládli carem jmenovaní místodržitelé. Touha po svobodě porobených národů na straně jedné a touha po novém uspořádání Světa na straně druhé byly příčinou událostí následujících.

V červnu 1914 rakousko-uherská armáda uskutečnila v Bosně velké vojenské manévry jako demonstraci síly pro tuto nedávno (1908) anektovanou zemi. Obyvatelé Bosny a Hercegoviny – jako praví a nezkrotní balkánci – se však nehodlali smířit s nedávným připojením jejich území k Rakousko-Uhersku. Bosenský odboj navíc podporovalo i Srbsko, které s Bosenským územím (a zejména pobřežím) počítalo při vytvoření tzv. Velkého Srbska. Manévry se tudíž provokativně konaly při srbských hranicích. Kolo dějin se začalo otáčet koncem června 1914, kdy správce rakouské provincie Bosna a Hercegovina, generál Oskar Potiorek pozval Rakouského následníka trůnu – arcivévodu Františka Ferdinanda d'Este a jeho ženu Žofii Chotkovou-Hohenbergovou na manévry svých jednotek zakončené přehlídkou. Následník trůnu František Ferdinand d'Este – jako vrchní inspektor rakousko-uherské armády – pozvání přijal a manévry se účastnil. Na závěr vojenského cvičení následník okázale navštívil Sarajevo, hlavní město Bosny. František Ferdinand si byl pochopitelně vědom toho, že návštěva může být nebezpečná. Balkán byl pro členy rakouské císařské rodiny rizikovou oblastí – vždyť i jeho strýce – císaře Františka Josefa I. – se zde srbská nacionalistická organizace „Černá ruka“ pokusila zabít již v roce 1911. Organizátoru spiknutí, Dragutinu Dimitrijeviči, šéfu Výzvědné služby srbské armády a hlavě Černé ruky, nemohly pochopitelně uniknout ani detaily této návštěvy. Srbsští nacionalisté měli obavy z rakouských plánů přiznat určité výsady jižním Slovanům, žijícím v této provincii. Dimitrijevič se obával, že by pak bylo obtížnější vytvoření samostatného srbského

státu. Proto poslal ze Srbska do Bosny dva členy Černé ruky, Nedeljka Čabrinoviće a Trifka Grabeze spolu s členem další extremistické organizace Mladá Bosna Gavrilo Principem, aby následníka trůnu zavraždili. V Sarajevu se setkali s dalšími šesti členy Černé ruky. Všech devět nacionalistů bylo vyzbrojeno pistolemi a výbušninami. Jako pojistku proti prozrazení dalších členů spiknutí při zatčení měl každý z atentátníků tabletku s kyanidem a všichni souhlasili s tím, že po splnění svého úkolu spáchají sebevraždu, právě z důvodu, aby odhalení sítě spolupracovníků vyloučili. Atentátníkům nahrával i fakt, že ve městě prakticky nebyla armáda, která byla doposud dislokována na manévrech mimo Sarajevo. Z ústního podání se traduje, že vojáci špinaví po prodělaném cvičení měli do města v době příjezdu vzácné návštěvy z Vídně přísně zakázán vstup. Veškerou pořádkovou službu pak musela zabezpečit pouze policie. A nyní začaly události nabírat na dramatickosti. Po shlednutí manévru dorazil v neděli 28. června panovnický pár vlakem do Sarajeva. Z nádraží na radnici se přepravovala delegace auty. V prvním voze jel sarajevský starosta Fehim Čurčić a doktor Gerde – městský policejní komisař. František Ferdinand a hraběnka Žofie byli ve druhém voze doprovázeni generálem Oskarem Potiorekem a hrabětem Harrachem. Střecha auta byla shrnuta, aby davy lidí mohly pozdravit vzácnou návštěvu.



Arcivévoda zahajuje jízdu Sarajevem ve voze Gräf & Stif, který pro tuto příležitost poskytl hrabě Harrach (sedící vedle generála Potioreka před následníkem a jeho chotí).



Následník trůnu s hraběnkou Žofií nastupují do automobilu po přestávce na Sarajevské radnici. Do konce života jim zbývají jen minuty.

Plán atentátníků byl prostý. Sedm z nich bylo rozmístěno po trase cesty – na nábreží řeky Miljačky a každý z nich se měl pokusit zabít následníka, jakmile jeho auto dosáhne jejich stanoviště. Ve čtvrt na jedenáct, kdy kolona aut míjela hlavní policejní stanici, vrhl bombu na arcivévodův vůz devatenáctiletý Nedeljko Čabrinovič. Řidič však letící bombu zahlédl a prudce přidal plyn. Granát tak explodoval až před dalším automobilem. Dva z pasažérů – Eric von Merizzi a hrabě Boos-Waldeck, byli výbuchem vážně zraněni. Střepinami z granátu bylo zraněno i cca deset diváků. Po tomto Čabrinovičově neúspěchu přišli zbývající atentátníci o šanci na následníkův vůz zaútočit a to pro nastalý zmatek a zejména pro zvýšenou rychlost arcivévodova vozidla. Čabrinovič podle instrukcí spolkl kyanidovou pilulku a skočil do blízké řeky. Byl však živý vytažen a zajat policií. Kolona bez dalších problémů dojezdila před radnici, zranění byli převezeni do nemocnice. Zdálo se, že se atentát ani sebevražda atentátníka nezdařily. František Ferdinand se na základě ujištění starosty Čurčiće o zvládnutí situace ve městě rozhodl, že bude v cestě pokračovat a navíc i navštíví zraněné oběti atentátu v nemocnici. Pro cestu byla vybrána náhradní trasa mimo frekventované části města.



Také momentka ze zatýkání je plná nepřesností a nejasností. Tato fotografie byla dlouho prezentována jako dokument zatčení Gavrila Principa po spáchaném atentátu. Jiná verze tvrdí, že se jedná o snímek zadržení náhodného svědka atentátu (kupodivu německé národnosti), který byl zatčen, když se pokoušel zachránit atentátníka od lynčování. Na této dobové pohlednici je pro změnu uvedeno, že se jedná o zatčení prvního atentátníka, „bombometčíka“ Čabrinoviče

O změně trasy však zapomněl informovat generál Potiorek toho nejdůležitějšího – následníkovu řidiče Františka Urbana. Ten pak jel se svým vozem Gräf & Stif původní trasou přes centrum města – na třídu Františka Josefa, kde v kavárně Moritze Schillera v té době seděl Gavrilo Princip, který celou akci již považoval za ztracenou a snažil se splynout s davem. V tom však uviděl okolo projíždět automobil s císařským párem. Když řidič zjistil, že jede špatným směrem, zabrzdil a začal couvat a tak jen pomalu míjel překvapeného Principa. Ten vykročil kupředu, vytáhl pistolí a ze vzdálenosti pouhého metru a půl několikrát na pasažéry v autě vystřelil. František Ferdinand byl zasažen do krku a jeho manželka Žofie do břicha. Hraběnka Žofie Chotková, o které se později zjistilo, že byla těhotná, zemřela okamžitě. Ferdinand žil a podle očitých svědků volal „Sopher! Sopher! Sterbe nicht! Bleibe am Leben für unsere Kinder!“ (Žofinko! Žofinko! Neumíre! Zůstaň

naživu pro naše děti!), poté však upadl do bezvědomí a po příjezdu do nemocnice zemřel.

Také Gavrilo Princip se snažil splnit svůj poslední úkol po atentátu a pokusil se zabít – nejprve spolknutím kyanidu a poté i svou pistolí. Také on však byl ve svých sebevražedných aktivitách neúspěšný. Jed byl neúčinný – vyvolal pouhé zvracení a zbraň mu byla z ruky vyražena. Pokud však skutečně vystřelil 7x, pak již v jeho pistolí (Browning FN model 1910) již žádný náboj nebyl. Je paradoxní, kolika omyly, náhodami a nezdarů byla tato akce provázena.

Následujícího dne bylo v Bosně a Hercegovině vyhlášeno stanné právo. Před soud se atentátník dostal až v říjnu 1914 a ve dvanáctidenním procesu byl odsouzen k maximálnímu možnému trestu – dvaceti letům vězení. Jelikož byl mladší 20 let, nemohl na něm být vykonán trest smrti. Byl však držen ve velmi krutých podmínkách, často na samotce v naprosté tmě. Byl tak odsouzen k pomalému umírání. Zemřel na tuberkulózu 28. dubna 1918 ve vězení v severočeské pevnosti Terezín. Jeho mrtvé tělo vážilo pouhých 40 kilogramů.



Poslední fotografie Gavrila Principa z terezínského vězení.

Technické údaje vozu:

Výrobce: Gräf & Stift Rakousko-Uhersko (Rakousko), typ 28/32 HP, výroba od r. 1910

Motor: čtyřdobý spalovací motor zážehový – řadový čtyřválec Gräf & Stift o objemu 5,88 l, výkon: 20,6/27,63 kW/HP, vrtání/zdvih: 115 mm/140 mm

Rychlost: 75 km/hod.



Rakouská pošta vydala v roce 2002 známku hodnoty 0,51 Euro s vyobrazením automobilu Gräf & Stift novějšího typu - 40/45, který se vyráběl v letech 1913/14. Vyobrazený vůz byl používán díky speciálním úpravám a spolehlivosti posledním rakouským císařem, Karlem I. Císař s vozem navštívil vojáky na všech frontách první světové války. Po své abdikaci si odvezl automobil do Švýcarska. V roce 1974 zakoupila vůz rakouská firma ÖAF Gräf & Stift za 190.000 švýcarských franků. Vůz prošel nákladnou rekonstrukcí s objemem více než 2 000 hodin práce profesionálních restaurátorů s celkovými náklady 1,6 milionu šilinků. V současné době je automobil k vidění v zámku Schönbrunn, kde je ve stálé výpůjčce od společnosti Gräf & Stift.

Připravil Petr Říha

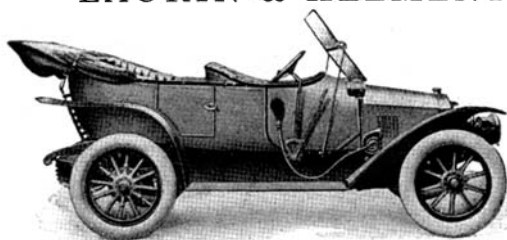
!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

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! Neposílejte množství fotek do záložních dočasných schránek! Přeci jenom není tolik času na stálé kontrolování došlé pošty a z dočasných schránek již není možno později fotky vyzvednout! Fotky posílejte jako součást příspěvku!** Předem děkuji za pochopení.

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.



1909.
4-válec, 95 × 130 mm,
výkon 18/24 ks.

Spor Aero versus ČSD 1934

V minulém čísle zpravodaje jsme se na straně 4 zmínili o této události a doplnili reprodukcí reklamního plakátu. Ve zmíněném inzerátu bylo mj. uvedeno, že:

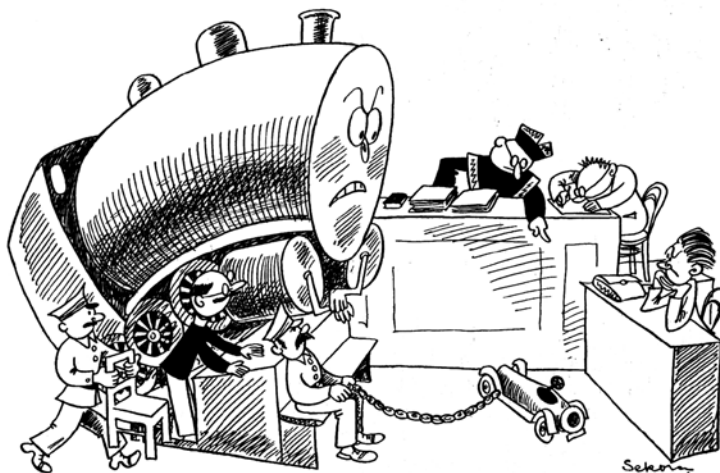
„Stanice po celé zemi může mít majitel automobilu. Má je tam, kde zastaví svůj motor a přitáhne brzdu. Ani ten, kdo si zaplatil zvláštní vlak, nemůže jeti jinde než po kolejích. Malému vozu AERO jsou přístupny ulice, silnice, polní i lesní cesty a malebné horské serpentiny. Majitel vozu Aero má ve svém automobilu 3 až 5 sedadel první třídy a platí za benzin méně než za jediný lístek 3. třídy. Vlastní vůz Aero poskytuje však ještě více než pouhou dopravu - požitek z jízdy.“

Inzerát popudil vedení ČSD, které podalo na firmu Aero žalobu o nekalou soutěž.

Otištěno z »Lidových Novin«.

O. Sekora.

ČSD ŽALUJÍ AEROVKU.



Scudce: »Obžalovaná, budete si muset stoupnout na židli, já na vás vůbec nevidím!«



Tři obrázky z cesty soudní komise do Bratislavy auty Aero, aby poznala rozdíl mezi jízdou vozem a vlakem.

Soud nařídil provést praktickou zkoušku, která byla podrobně popsána například v článku periodika AUTO-MARKT FRANZENSBAD, jehož xerox (bohužel neúplný – viz následující strana) jsme získali do archivu našeho ACC. Snad se nám podaří pořídit do příštího čísla zpravodaje překlad do češtiny.

Z dobového tisku ještě uvádíme tři fotografie, prostřední je táž jako v Auto-Marktu, takže autorem triptychu je jistě P. Paul.

Staatsbahn gegen Aero

Ruhmvolles Ende der Wettfahrt eines Aero-wagens mit dem Schnellzug Prag—Bratislava.

Eine Unterredung mit dem Führer des Aero-Teams Direktor Šorel.

Gestern endete also die Konkurrenz zwischen der Fabrik Aero und der Eisenbahnverwaltung, oder eher zwischen dem Schnellzug und einem Aerowagen um 10.000 Kč, welche die Finanzprokuratur als Vertreterin der klagenden Partei — der Eisenbahnverwaltung — von der Fabrik Aero für die unlautere Konkurrenz verlangte, die sie in einem Inserate folgenden Wortlautes erblickte, das im Fahrplan Vilímek-Cedok veröffentlicht war:

Stationen im ganzen Lande nach seiner Wahl kann ein Automobilbesitzer haben. Er hat sie dort, wo er sie braucht, wo er seinen Motor anhält und die Bremse anzieht. Nicht einmal wer sich einen Separatzug bezahlt, kann anderswo fahren als auf den Geleisen. Dem kleinen Aero-Wagen sind die Gassen, Straßen, Feld- und Waldwege und malerische Gebirgsserpentinen zugänglich. Der Besitzer eines Aero-Wagens hat in seinem Automobile 3—5 Sitze I. Klasse und zahlt für Benzin weniger, wie für eine einzige Karte III. Klasse. Ein eigener Aero-Wagen bietet jedoch noch mehr, als bloße Beförderung: „Genuß der Fahrt.“

Es war die klagende Partei, welche an den Senat für unlauteren Wettbewerb beim Kreisgerichte für Zivilsachen in Prag den Antrag zur Durchführung einer Probefahrt stellte, und nachdem das Gericht den Antrag in allen Punkten annahm, fuhren eines Mittwochs früh nach 8 Uhr aus Prag 7 Wagen der Fabrik Aero los, und zwar auf Grund der Entscheidung des Gerichtes mit Wagen dreier Typen, Aero 18 HP, Aero 1000 ccm und Aero 30 HP. Es wurde auf der Strecke Prag—Bratislava gefahren. Auf der Reise nach Bratislava,



Diktieren des Protokolles.

(Foto: Illek & Paul, Prag II.)

welche offiziell war, sollte der Benzinverbrauch, die Bequemlichkeit und die Möglichkeiten des Wagens gemessen, bzw. beurteilt werden, so wie sie im Fahrplane inseriert waren.

Auf der Rückreise sollte das Gericht wiederum die Vorzüge der Zugsbeförderung vergleichen.

Die Expedition nach Bratislava erweckte begreifliches Interesse, nicht nur unter den Automobilisten und Sportbegeisterten der Fabrik Aero, sondern in der ganzen Öffentlichkeit. Es handelte sich um einen grundsätzlichen Prozeß. Gestartet wurde unter dem Geleise der Filmaufnahmeapparate und unter allgemeinen Glückwünschen für die unternehmungslustigen Autosportsleute, welche mit Direktor der Aerofabrik, Václav Šorel, an der

Spitze, diese Fahrt um die Wette mit der ČSD begeistert unternahmen. Die Resultate der Fahrt wird das Gericht gerecht einschätzen. Wir können nur über den Verlauf der Fahrt und deren Resultat referieren. Ueber die Reise nach Bratislava haben wir schon geschrieben. Ueber die Reise von Bratislava zurück haben wir mit dem Direktor der Aerofabrik Šorel nach seiner Rückkehr nach Prag gesprochen:

„Wie waren Sie zufrieden mit der Fahrt?“

„Wir sind tadellos gefahren. Namentlich die Reise nach Bratislava war sehr angenehm und schön. Als Sportsmann und Automobilist habe ich an unendliche Möglichkeiten guter Wagen geglaubt und glaube noch immer daran, und als Sportsmann habe ich diese Reise auch unternommen.“

„Wie sind die Prüfungen ausgefallen, welche Sie unterwegs unternommen haben?“

„Ich kann sagen, daß wir alles getan haben, um ohne Uebertreibungen die Leistungsfähigkeit der Aero-Wagen aller drei gewählten Typen zu beweisen. Wir haben auf der Reise angehalten, Seitenausflüge unternommen, wir fuhren vor Iglauf auf einem vollkommen aufgeweichten, kotigen und steinigen Waldweg, und nachdem Aero-Wagen über Stiegen ebenso fahren wie durch Bäche, haben wir auch diese Schwierigkeiten überwunden, obzwar das nicht einmal ein Weg für ein Fuhrwerk war, geschweige denn für ein Auto.“

„Hatten Sie unterwegs irgendeinen Defekt?“

„Nur einen einzigen. Wir hatten einen Pneu angestoßen. Der einzige auf der ganzen Reise aller sieben Wagen. Sonst ist uns nichts passiert.“

„Wie war die Reise von Bratislava nach Prag?“

„Die war schon inoffiziell. Der Gerichtssenat fuhr mit dem Zug zurück, und zwar mit der ersten Klasse des internationalen Schnellzuges Konstantinopel—Berlin, welcher auf der ganzen Strecke Bratislava—Prag nur in Lundenburg, Brünn und Böhm.-Trübau hält. Der Zug fuhr mit einer Verspätung von 23 Minuten ab, um zu beweisen, daß er eine Verspätung unterwegs einholen kann und dabei präzise in Prag ankommt. Er legte die 367 km messende Strecke in einer Ausnahmezeit von 5.39 Stunden zurück. Wir fuhren die Gerichtskommission bis auf den Bahnhof und verabschiedeten

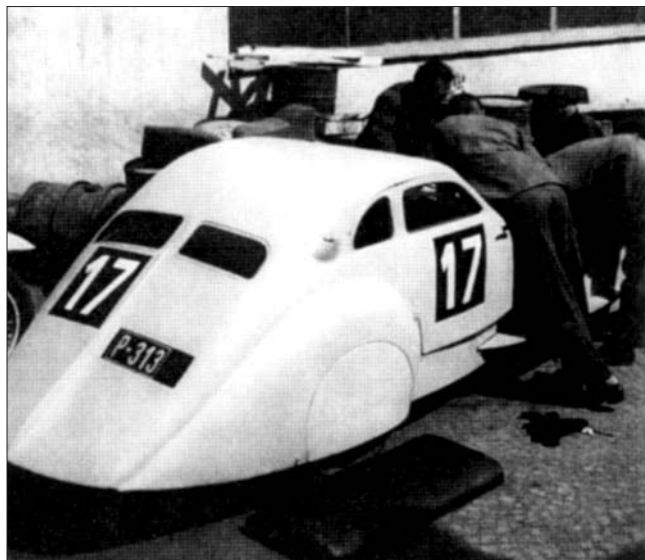


Beweis, daß ein Aero-Wagen überall fahren kann, wogegen die Bahn an Geleise gebunden ist.
(Foto: Illek & Paul, Prag II.)

Ing. Josef Voříšek – FOTOSALON
(pokračování VII.)

V minulém čísle zpravodaje jsme od fotoaparátu páně inženýrova odskočili na čas k rýsovacímu prknu. Dnes se na jeho fotografiích podíváme, jak byly jeho návrhy karosérií pro A 30 zrealizovány. Bílému vozu pro Bohumila Turka se říkalo „Lochneska“ (první 3 snímky), tmavému a dalšímu vozu (poslední 3 snímky) pro pp. Nevolku a Fexu pak „Brontosaurus“.

Z archivních materiálů ACC zpracoval Karel Jičínský

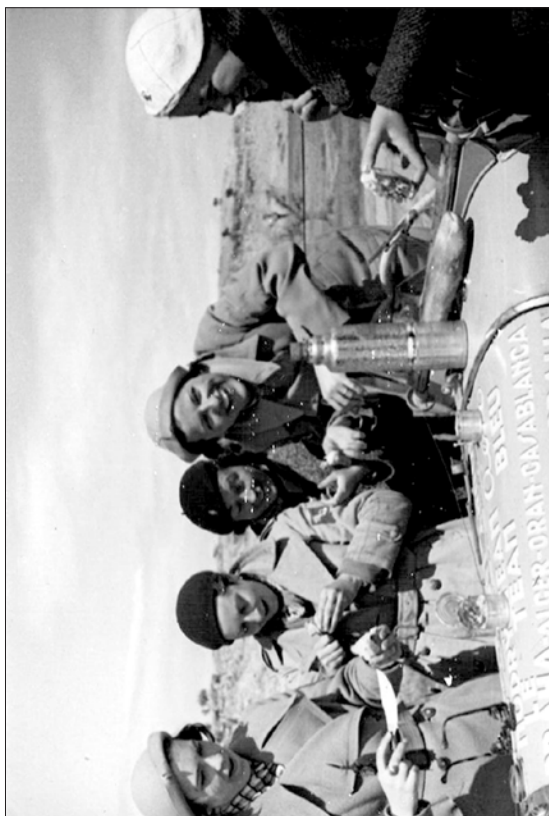


MTA 1934 – 2014

1934 – to jsem ještě nebyl na světě, a 2014 – to se divím, že tu ještě jsem. Utíká to, utíká – jenom ty mladé dámy na fotkách nestárnou – jak je vidět na obálce zpravodaje. Mimochodem, firma Sinterkorund vyráběla svíčky pro zážehové motory ze spékaného práškového korundu (tento drahokam se skládá z 95 % Al_2O_3 , zbytek kysličníky různých kovů).

O Modrém Teamu Aero už toho bylo napsáno hodně a dost bylo publikováno i fotografií. Přesto se ještě čas od času objeví něco dosud nevidaného. Tentokrát jsou to snímky, které nám do archivu poslal k otištění pilný badatel Dušan Šebek z Prahy.

Redakce (JK) a archiv (KJ) vřele děkují



AERO – SERVICE

František Kameš, Palackého 57, Brno – Žabovřesky

Zakladatel František Kameš se narodil v r. 1880 ve Vídni. Vyučil se strojním zámečnickem a v r. 1936 se přestěhoval do Brna, kde zakoupil dům v Palackého ul. (za války přejmenována na Rumunská). Dům přestavěl a postavil zde dílny. Od r. 1936 nesla firma název AERO – SERVICE a pracovalo zde 42 lidí.

Zemřel v r. 1950, podnik byl znárodněn. Jeho syn František nastupuje do servisu (byl přejmenován v r. 1950 na Kovopodnik). Servis samozřejmě nezdědil, ale pracoval zde jako vedoucí. Jeho závodnická kariéra začínala s Aerovkami, následovaly Minory. Vlastnil červenou A 50.

V r. 1954 vyhrál Velkou cenu Brna s Minorem se startovním číslem 64, absolvoval množství závodů a soutěží, např. „Brněnská dvanáctihodinovka“ (8.10.1950), „IV. Gottwaldovský rychlostní okruh“ (31.5.1953). Jeho dlouholetým mechanikem byl p. Jaromír Ryba.

Historie bývalého servisu pokračovala, ale Aerovky vystřídaly dvoutakty jiné generace – P 70, Wartburgy, Trabanty... . Změnil se i název, z Kovopodniku se od r. 1961 staly ČSAO, poté Vývojové pracoviště ČSAO, které se zabývalo výrobou jednoúčelových montážních přípravků.



Pozn.: Fotografie AERO – SERVICE pochází z doby před válkou. Následně byla ul. Palackého přejmenována na „Rumänische Strasse“, dnes ul. Minská. Za volantem Minora p. František Kameš, vedle p. Jaromír Ryba.

Připravil Petr Klusák

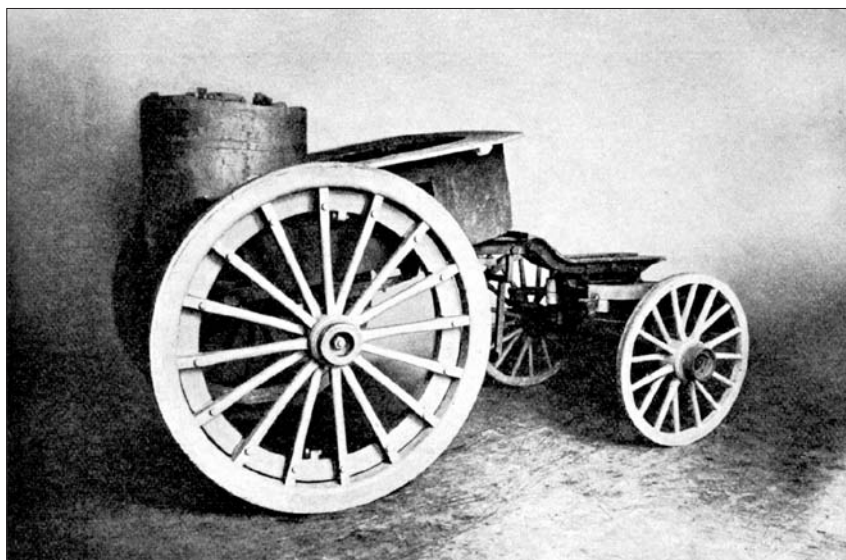
Z knihy V. Heinze a V. Klementa **Z DĚJIN AUTOMOBILU** z r. 1931.
23. pokračování o automobilech na páru.

Z historie automobilu – PÁRA V DOPRAVĚ

70

R. E. B. CROMPTON

Anglie 1861



Plukovník Crompton, kdysi poradní inženýr anglického silničního úřadu (Road Board), stavěl r. 1860 četné modely silničních parních vozů a r. 1861 postavil těžkopádné silniční vozidlo, jehož mnoho součástí vlastnoručně zhotovil. Má kotel zavěšený ve třech bodech, malý parní stroj naháněl zadní kola řetězovým převodem. Vozidlo mělo i diferenciál. Asi r. 1868 dostal od vlády úvěr 1000 liber na další pokusy. V souhlase s tehdejšími tendencemi, které hledaly vozidlo vhodné pro kolonie, sestrojil silniční lokomotivu, která byla poslána do Indie. Bylo při ní užito i obručí z plného vulkanizovaného kaučuku, které právě v tu dobu (1867) zavá-

děl R. W. Thomson na svých vlastních parních vozech, z nichž některé konaly služby na Jávě a na Ceylonu. Vozů tohoto typu bylo zhotoveno několik exemplářů, které konaly služby několik let. Plukovník Crompton sám po letech vypravoval, že měl mnoho nesnází s některými orgány vozu. V Indii užíváno jako paliva briket z uhlénoho prachu, který byl vázán kravským hnojem. Po službě v Indii se vůz vrátil do Anglie, kde byl zařazen do musejních sbírek.



Jedna cesta do Čech 2013 – dva programy mnoho zážitků

**Díl 2: Radnice – Terezín – Lidice – Rožmitál – Radnice
(11. a 12.6.2013)**

Úterý, 11. června – Radnice, restaurace-kavárna „La Boema“, čas snídaně, nádherné počasí. Diskutujeme s Beatricí a Janem Irwingem, co v následujících dnech podnikneme. Naše přání je navštívit Terezín a pamětní místo Lidice. Beatrice se k nám připojila a my jsme byli rádi, že máme někoho s sebou se znalostmi češtiny, což se ukázalo jako velice výhodné.



Foto 14: Terezín, malá pevnost



Foto 15: Terezín, přehledný obraz Terezína

S normálním osobním autem jsme jeli na dálnici A5 do Prahy. Po několika dopravních zácpách v předměstí Prahy jsme jeli dál na dálnici A8 směr Lovosice v severních Čechách a kousek po 608 do Terezína. Tam policie uzavřela cestu a vysvětlili nám, že nemůžeme jet dál kvůli odstraňování škody po povodních na několika úsecích. To pro nás nebyl problém, byli jsme v cíli: parkoviště před Malou pevností. Okamžitě jsme si všimli, že tam neparkují žádná jiná auta. Bylo to nezvyklé, ale když jsme došli ke vstupní bráně pevnosti, bylo nám jasné, proč. Ohromný příkop naplněný vodou už nebylo normální a brána byla uzavřená (foto 14). Tabule s nápisem „Z důvodu odstraňování škod způsobených povodní není možná prohlídka“. Poznámka: Příkop okolo pevnosti není normálně naplněný vodou!

My tři turisté jsme se pokusili přes vchod pro zaměstnance vniknout do pevnosti. Nutné bylo několik zaměstnanců přesvědčit o našem přání, to se podařilo Beatricí v češtině. Předem se všichni bouřlivě snažili nás od vstupu odradit, protože pevnost bude od zítřka pro návštěvníky otevřená a že máme přijet ještě jednou. Bez vysvětlení a proseb Beatrice by tato návštěva končila už u vchodu. Tak jsme mohli udělat v krátké době malou obchůzku a alespoň získat celkový dojem.



Foto 16: Terezín, posádkové město s kostelem a tržním náměstím

Základní kámen této pevnosti položil v roce 1780 císař Josef II. Město bylo postaveno jako pevnost a pojmenováno po Marii Teresii – matce Josefa II. a tenkrát sloužilo vojenským účelům. (Pozn. red. – Kvůli stavbě Terezína byly tehdy srovnány se zemí obce Kopisty a Travčice a znovu byly postaveny. Dnes České Kopisty západně od Terezína a Travčice východně.) Tato malá pevnost byla oddělená od posádkového města, které bylo rovněž obklopeno vysokým valem a vodním příkopem. Jeli jsme z parkoviště přes most, na kterém byl od stromů a hlíny provizorně vyklizen jen jeden jízdní pruh. Jednoznačně byla vidět ochranná opatření při právě odtékající vodě. Muselo se ještě hodně vyčistit, ale naštěstí tato opatření ochránila vnitřní část posádkového města. Toto posádkové město bylo vlastně velké ghetto a Malá pevnost byla pro politické vězně. Před branou této malé pevnosti vznikl v září 1945 národní hřbitov, na kterém je pochováno 10000 zemřelých. Nám Němcům je Terezín známý jako koncentrační tábor pod jménem Theresienstadt a sloužil nacistům jako ukázkové ghetto. V tomto městě žilo do roku 1941 3500 českých občanů, k tomu asi stejný počet vojáků. Na jejich místa přišli později zajatci a nejvyšší počet 58000 dosáhl v roce 1942. První obyvatelé se vrátili

do svého československého posádkového města v červnu 1946. Teď je město opět osídlené a žije zde asi 3000 obyvatel. Celé město zůstalo zachované, proto je také jiné než známé koncentrační tábory jako např. Osvětim, Buchenwald nebo Dachau.

Pro nás bylo tísňivé vidět velké bloky domů, všechny stejně vysoké, také kasárna, mohutné zdi a násypy okolo města. Kasárna a násypy působí ještě dnes tísňivě, přestože už je velice hodně restaurováno. Je to pro nás zvláštní situace, vidět dnešní obyvatele, kteří docela normálně v tomto městě žijí, nakupují a chodí do restaurací. Náš pocit se nedá vysvětlit, necítily jsme se dobře, ani zmrzlinu jsme si nedali. Jasně, pro dnešní obyvatele, kteří těchto strašných osm let ve skoro 250 letých dějinách tohoto historického města nezažili, je život na tomto místě normální. Nás, zčásti i kvůli naší národnosti, se to dotýká jinak a má to asi pro nás jiný význam než pro mladou generaci, která tady vyrůstá (foto 16).

Na zpáteční cestě jsme přijeli – jenom 10 km od Terezína – do obce Doksany a jeli jsme okolo částečně restaurovaného kláštera. Zdálo se nám, že tento klášter je zčásti užívaný. Prohlídka budov nebyla možná, ale mohli jsme projít vnitřní dvory (atria) a udělat si obraz o této ohromné stavbě. Části této budovy působí jako středověké stavby a právě slouží jako filmová kulisa. Vládne zde hektická práce lidí od filmu. I nás tlačí čas, chceme na zpáteční cestě navštívit památník Lidice.

Lidice, historické pozadí: 27. května 1942 byl vrchní velitel SS Reinhard Heydrich, zastupitel říšského protektorátu Čechy a Morava, napaden v Praze svobodnými českými agenty, kteří byli vycvičeni v Anglii a vysláni do Československa s tím, že mají Heydricha zabít. Stříleli na Heydricha, když jeho auto v zatáčce zpomalilo a hodili granát, který při explozi Heydricha zranil. Přežil několik dnů. Zemřel 4. června na otravu krve způsobenou z částic autočalounění a oceli. Také jeho uniforma, která vnikla do sleziny, byla příčinou smrti. Mezitím honilo a zabilo gestapo a SS české agenty, odbojáře a každého, kdo byl v podezření na spolupráci s Heydrichovou smrtí. Dohromady to bylo víc než 1000 osob a ještě k tomu bylo 3000 židů z terezínského ghetta deportováno k likvidaci. V Berlíně bylo 500 židů zatčeno a 152 jich bylo jako odplata za Heydrichovu smrt popraveno. Jako další odvetu nařídil Hitler, aby bylo malé hornické městečko Lidice zlikvidováno, údajně měli obyvatelé atentátníky podporovat. Jako jeden z nejstrašnějších činů druhé světové války bylo 172 mužů a chlapců nad 16 let ve vsi Lidice zastřeleno. Ženy byly deportovány do koncentračního tábora Ravensbrück, kde většina z nich zemřela. 90 malých dětí (foto 17) bylo posláno do koncentračního tábora Gneisenau. Některé byly později převezeny do nacistických sirotčinců, jelikož vypadaly jako Němci. Ves Lidice byla dům od domu rozbita trhavinami a úplně srovnána se zemí tak, že po ní nezůstala ani stopa. Na srovnaném území bylo zaseto obilí. Jméno Lidice bylo vymazáno ze všech německých map.

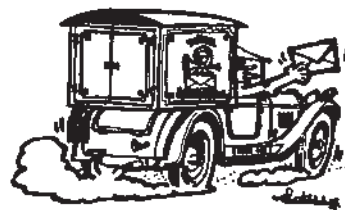


Dnes je tento památník oblíbeným místem svatebních párů, rády se nechávají v tomto ohromném a udržovaném parku fotografovat (foto 18). Také jsme viděli zamilované, kteří seděli na lavičkách nebo na trávniku těsně u sebe a byli k sobě velice něžní. Myslím, díky Bohu, že čas zahojil rány a nová generace tuto strašnou historii zpracovala nezaujatě a uvolněně umožňuje sblížení. Tento dojem jsme získali při návštěvě Terezína a Lidic i s lidmi při setkání ve Vysokém Mýtě.

Z Lidic jsme jeli nejrychlejší cestou zpět do Radnice, kde nás očekávala dobrá večeře a výborné pivo v restauraci-kavárně „La Boema“.

Dokončení příště.

Michael Strauch Překlad: Irena Kühnel a Karl Friedrich



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

Vyprávění pana Svatopluka Srby – VIII. pokračování.

Akce technických prohlídek obnášely: Půjčit baterii, nebo nalézt vyřazenou 12 V, která dokázala udržet pár dní 6 V, a zapojit do soustavy bez startéru. Pro starty jsem nainstaloval a složitě upevnil 12 V baterii, vyjmutou z provozní Zastavy 110. Dále zahnat slepice, uklidit jejich autogramy, vybalit aerovku, dohustit (někdy i 1000 „žduchů“), dešťovku do chlazení, umýt. Startovala vždycky bez námitek, ještě pozotvírat a pozavírat vrata stodoly i usedlosti, přejezd do Brna, a to už byl večer. Nocleh v garáži a ráno do Svazarmu na prohlídku (kdysi i další šikany na dopravním inspektorátu a vnucení nového čísla na motor). Pokus vzdát se razítka „provozuschopnosti“ bez odhlašování nebo krátkodobých lhůt k opravě, s tím, že naopak zavezu kontrolora k ověření, že nejde o vrak, ale odstavené vozidlo před dlouhodobou renovací, byl tehdy zcela neprůchodný.

(Povinné pojištění jsem pro jistotu nepřerušil nikdy.)

V slunečné pondělí 2. září 1985 prohlídka probíhala hladce. Mám s sebou dceru, aby poznala celý proces. K vstřícnému posuzování dodávám, že bez nového kabátu nehodlám, kromě kontrol, běžně vyjíždět. Otevřená auta jsou pořád výjimkou, tak si vychutnáváme návrat centrem Brna, a pak rychle do práce. Odpoledne se sháním po ženě a synovi. „Jeli se koupat.“ „Tak jedeme za nimi, „prohodíme se“ zase jednou s aerovkou na přehradě a synáček se sveze, než ji vrátíme do stodoly.“ (Mladší potomek ji v provozu ještě nezažil.)

Výjezd ze sídliště je na neřízené křižovatce do čtyřpruhu velkého městského okruhu, tentokrát velkým obloukem – doleva. Čekám na volnou situaci druhý v pořadí. Vyrážíme oba. První auto odbočuje, ale já ... vždyť ten zleva na přednosti se hrozně řítí (tehdy v obci 50), i když má nařízenou čtyřicítku. To by bylo o fous, šlapu na brzdu, stojím už šikmo v začátku odbočování a přídí se dotýkám pomyslné čáry, vymezující v křižovatce průběh pruhu s předností. Stojím asi tři vteřiny a zírám ... tohle, široko daleko jediné vozidlo, jedoucí zleva v krajním pruhu, vybočuje a míří na mne. Přídí sklouzává po levém blatníku třicítky, proráží dveře, vyvrací a trhá krabicový sloupek dveří a deformuje zadní blatník (1. foto).

Simca 1300, řízená nezkušeným vnukem majitele, bez jeho vědomí, měla 20 m před křižovatkou rychlost 68 km na příkazu 40 km. Potlučená je docela slušně. Zcela náhodou tu byl instalován radar, technik v civilu stál u křižovatky, se zájmem sledoval zastavující aerovku, a vybočení Simcy z dvou volných pruhů nechápal stejně jako já. Podle něj jsme stáli dokonce vteřin pět, což dokazuje zoufale zpožděnou reakci mladíka na možný úlek z mé očekávané, ale neprovedené „myšky“. Ohmatávám svá dveřmi naražená žebra a ledvinu, která pak pobolívá měsíc. Víc ale bolí aerovka; kdeže je teď konec nového kabátu. Dcera, v aerovkách odchovaná, slzí a já zjišťuji, že krom plechů a výdřevy je poničeno i perfektně provedené čalounění a nárazem dveří jsou deformována i obě opěradla. Škody „jak na kostele“. A mělo být ještě hůř.



Představy amatérské renovace vzaly za své a v městské garáži v bytovém domě také nepřicházela v úvahu. Pravý blatník, do něhož mi kdysi vrazil řidič s klapkami na očích, už jsem (na venkově a stranou od lidí) vyrovnával, dokonce speciálními autoklempířskými železy, ale ten rovný závěs získal vyboulení a stejně musil na srovnání plamenem ke specialistovi. Zadat tuhle velkou opravu „komunálu“, i kdyby byl spolehlivý, se vymykalo našim možnostem. Manželka, za jejíž prémie se auto koupilo, byla čerstvě v invalidním důchodu a můj plat byl kádrově cejchován. A trochu černého humoru – amortizovaná pojistka činila 1088 Kčs!!! Aerovka se vrátila do stodoly čekat na lepší časy.

Lepších časů se nedostávalo. V sousedství si někdo nelámal hlavu, kam že stéká voda z jeho dvora po nějakých úpravách. Skrytý podmáčela štítovou stěnu stodoly z nepálených „vepřovic“, až se tato zhroutila. Aerovka z boku zasypaná, přesto jí vepřovice moc neublížily (2. foto). Snad zázrakem se nezbořil i krov s krytinou, a z pálených cihel z vršku štítu pouze jedna zavádila o trámy a přistála před čelním sklem. Když šla k zemi celá stavba, byla osudem sužovaná holka už vyproštěna. Z louže pod okap.

Nastala anabase s dalším odstavením aerovky, již jsem zmínil na začátku o shánění ustájení pro koně v r. 1953. Tatáž místa, několikrát akutní přemísťování, doslova i pod okapem (střecha jen nad půlí auta), až nakonec skončila na mnoho let na zahradě pod plachtou, napnutou na žebrované konstrukci. Zabalená, ale aspoň s dokonalým větráním. Žel, krušné bytí aerovky se překrývalo s neméně dramatickým údobím rodinným. S nárůstem povinností k starší generaci a s jejich odchody se musíme vyrovnávat všichni. Paralelně však rodinu postihlo mnohaleté odcházení předčasně, s mnoha zvraty a nadějemi, a osud aerovky se nadlouho odsunul do pozadí. Těžké úrazy mladé generace už jen prohloubily zákony schválnosti. Z hor to byla daň za sportovní vášně, ale kam zařadit záměrný útok nedohledatelným autem na přecházejícího chlapce na zcela prázdné ulici italského Bibione? Ani se policie moc nesnažila, „srážení kuzelek“ zřejmě bylo v Itálii všední hrou.

P.S. z dubna 2014 pro ty, kdož (v Aerovkáři 1/2013, str. 15) tolerovali též osudy mé lásky k jedné – vskutku „koňské“ síle: Nesrozumitelný výpadek z textu o hořkém konci týden vlastněného koně „...“, rozčilen asi ovádem, přerazil nohu o žlab ...“ redakce nahradila – „... to asi pádem ...“. Koně se ve stáji s gusem vyválejí, ale pádem si nohy nelámou. Jenže jedincům s pouze jedním sestoupným varletem dokáže při slabé zátěži (rekonvalescence) bloudící testosteron vyvolat záchvat amoku. Navíc kůň, zvyklý na volný box, v nouzi nakrátko uvázaný nedosáhl chňapnutím na štipající hmyz, ve vzteklu si zuby rozerval slabinu a při vzpínání No, všechny lásky nemívají konec šťastný.

Z Brna zdraví Svatopluk Srba

– pokračování příště –

Vážení Aerovkáři,

rád bych přispěl do materiálů z historie AERO a jejich zaměstnanců.

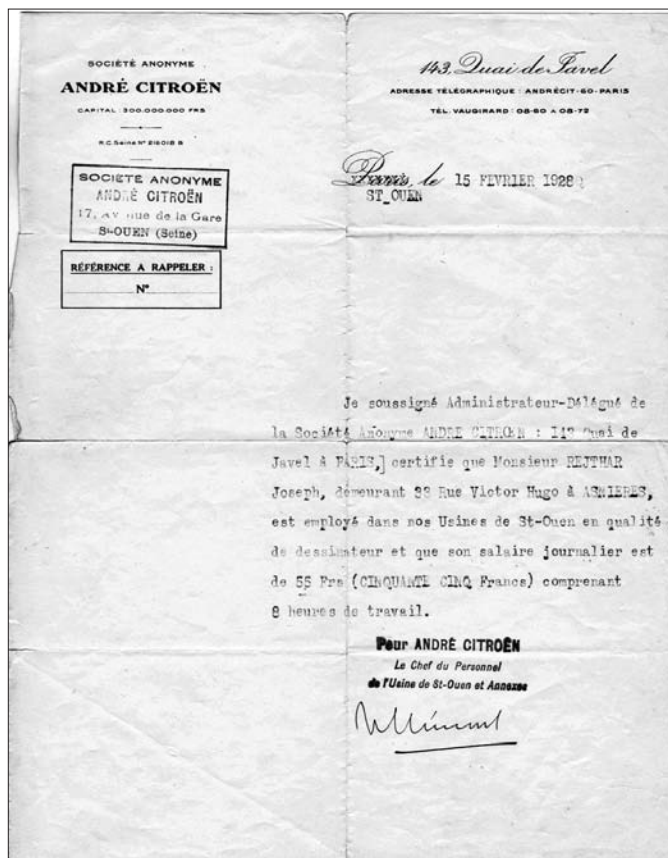
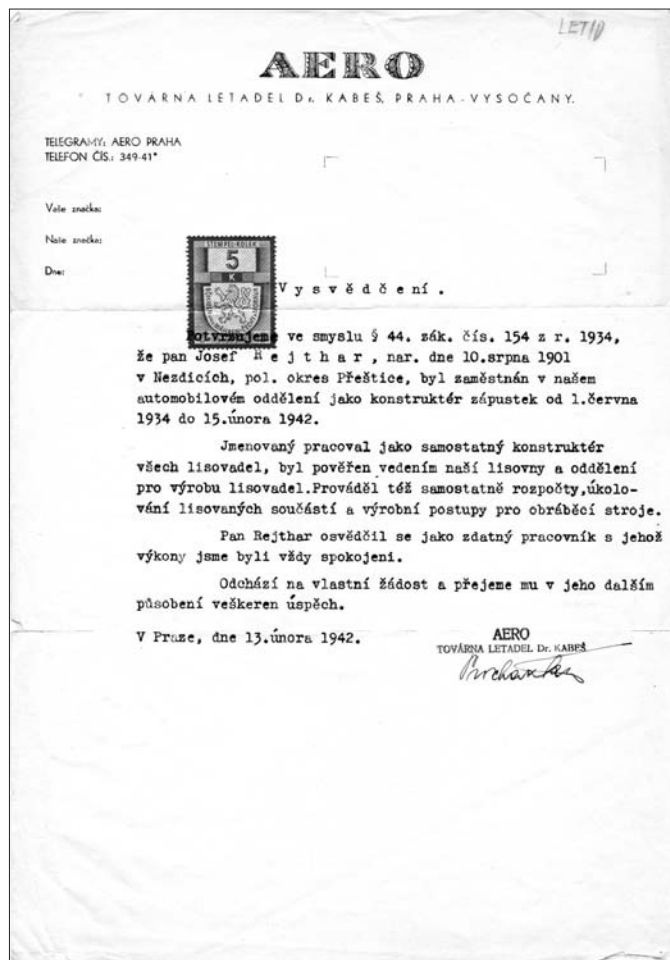
Můj otec Josef Rejthar byl zaměstnán v továrně Aero v letech 1934 – 1942 (viz příloha). Vlastnil Aero 30 čtyřsedadlový kabriolet z r. 1935. Ten mi v roce 1958 předal do užívání a já jsem ho používal do roku 1964. V tomto roce můj otec zemřel a já jsem v té době, bohužel, obdivoval modernější vozy. Dalším majitelem byl p. Miroslav Mrázek, Praha – Čakovice. Další osud vozu (ani č. motoru a podvozku) neznám.

Otec se celý život věnoval karosařině. Byl v úzkém kontaktu s ing. Novotným (rodiny podnikaly společné výlety atd.) a v přátelském i s řed. a továrníkem Kabešem. Znal se s B. Turkem. Před Aerovkou začínal jako konstruktér u Citroënu Paris. Z továrny Aero odešel do ČKD Praga, kde mu nabídli místo ved. konstr. karoserií.

Já jsem se narodil v roce 1940. To, co o minulé době vím, je z vyprávění otce, který bohužel zemřel poměrně brzy. Moje starší sestra ještě společné výlety s Novotnými pamatuje.

Pokud váš klub sleduje nějakou formou historii jednotlivých vozů, velmi by mě zajímalo, je-li ten „náš krasavec“ dohledatelný na základě minulých majitelů.

S pozdravem Vladislav Rejthar, Praha – xrejthar@seznam.cz



Pozn. red.: Byla by asi velká náhoda, aby po takové době byla aerovka dohledána. Z textu není úplně jasné, zda se jedná skutečně o tovární kabriolet (v tom případě by bylo zbytečné zdůraznit čtyřsedadlové provedení) nebo o otevřenou A 30 sport.

Galerie aerovek

Náš stálý dopisovatel Petr Klusák pátrá po aerovkách, které pravděpodobně dnes již neexistují, a zasílá jejich fotografie i s tím, co se o nich podařilo zjistit. Omlouvám se za jejich opožděné zveřejnění, ale právě jeho příspěvky si tak trochu „skladuji“ pro případ nouze. Tyto příspěvky nazývá „Galerii aerovek“, proto ten titulek.

– red –

Redakci Aerovkáře.

K samotné historii předmětného vozu se mi bohužel podařilo zjistit velice málo – pí Chocholová si vzpomněla pouze na minimum, ale alespoň něco.

Vůz patřil p. Jaroslavu Chocholovi z Brna. Jezdil pod SPZ BS-63-53. Podle vzpomínek pí Chocholové byl koupen v Ivanovicích na Hané asi v roce 1965.



Foto z kempu v Rožnově pod Radhoštěm kolem roku 1967. Kdy a komu byl vůz prodán, si pí Chocholová nevzpomíná. Pokud by někdo ze čtenářů vůz poznal a mohl doplnit jeho další osudy, sdělte prosím redakci Aerovkáře.

Na voze je namontováno přední sklo z Felicie, zadní okno střechy zřejmě pochází rovněž z Felicie. Světla pravděpodobně podle tvaru zn. „Meteor“, vylepšené štítky. Na masce chladiče je avka „30“ – zajímavé, běžně se na třicítky nemontovala (?)

To je zatím vše, budu dál pátrat po existenci dalších aerovek a jejich osudů na území „velkého“ Brna.

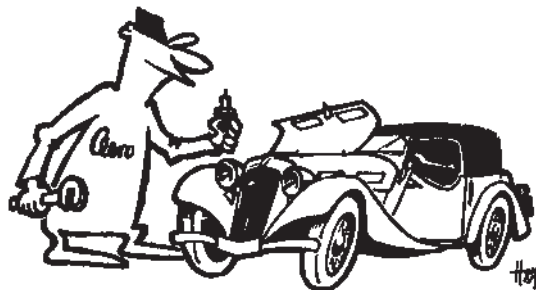
Petr Klusák

Několik slov k této aerovce.

Zabýváme se v Aerovkáři originalitou aerovek a tu se snažíme aerovkářům přiblížit. Jak jsem již mnohokrát opakoval, je každého soukromá věc, jak bude při celkové renovaci nebo opravách postupovat. Fotografie této aerovky jasně dokládají dobu, kdy na nové auto neměli lidé peníze nebo nová auta prostě nebyla. Starší vozy včetně aerovek nebyly v té době vnímány jako veterány, ale jako vozy denní potřeby. Z toho plynuly značné přestavby a doplňování vozů bez jakéhokoliv ohledu na originalitu. Tato aerovka je toho dokladem.

Pozorně se zadívejte na fotografie. Základem této třicítky byl zřejmě roadster, což je patrné z pohledu na zadek vozu. Kapota se šesti klapkami by odpovídala r. 1936. K tomu však nepatří plné disky. Podstatný zásah do karosérie je však proveden zvýšením dveří nejméně o 10 cm. Tím musela být zvednuta i část karosérie za dveřmi, aby mohly být dveře zavěšeny obdobně jako u originálu. Tak takové nevratné zásahy se dělaly v 50. až 70. letech minulého století.

– JK –



Dnes v Technické rubrice pokračuje seriál **Chceme mít aerovku autentickou?** Příspěvek tentokrát zaslal kolega Jindra Šlesinger. Dále uvádíme příspěvek Svatopluka Srby o vlastnoruční výrobě klíčku volantového zámku A 30.

Na přání několika čtenářů jsme se pokusili zdokumentovat původní závěsné zařízení pro přívěsný vozík a Technickou rubriku uzavíráme posledními dostupnými výkresy vybavení převodovky A 30.

Chceme mít aerovku autentickou? Originalita vozů Aero 500 – 1000

Na jedné pravidelné čtvrtetní schůzi mě požádal náš vážený šéfredaktor Pepík Kňourek o příspěvek na téma provedení aerovek v době jejich vzniku. Zapátral jsem ve svém archivu i na internetu po dobových fotkách cinkáčů, abych je trochu popsal. Při své práci testačního komisaře se často setkávám s různými úpravami renovátorů a na srazech zase se zarputilými znalci, kteří tvrdí, že to musí vypadat takhle a takhle a jiná možnost není.

Stačí se podívat do dobových katalogů prodávaneho příslušenství, do seznamu příplatkového příslušenství jednotlivých automobilek a právě na staré fotografie a dojdete k tomu, že to není tak jednoznačné, jak se někteří snaží tvrdit.

Vždyť i sama továrna Aero a její značkový servis nabízel mnoho úprav a montáž doplňků – co mě jen tak rychle napadá – záměna jednoválcového motoru za dvouválcový, místo nebrzděné přední nápravy brzděná, do jednodvřítkové karosérie zabudování druhých dvřítek apod.

Budu rád, když článek vzbudí diskuzi a budu ještě radši, když mi pošlete skeny nebo i staré fotografie cinkáčů nejen z doby jejich vzniku, ale i pozdější.



Aero 500 – kryt tlumiče výfuku bez žebrování, není mezikus mezi čelním sklem a karosérií, nejsou blinkry (fajfky) na předních blatnících (příplatková výbava), všimněte si umístění ruční houkačky a zpětného zrcátka.

Opět jednodvříčková karosérie, tentokrát mezikus mezi čelním sklem a karosérií, žebrovaný kryt tlumiče výfuku, zrcátko na blatníku, bez blinkrů, ale s elektrickou houkačkou na trubce mezi blatníky (zřejmě 662), a sličná posádka uvnitř.



Na této fotce je vidět provedení kapsy na dvířkách a zřejmě čtyřčlenná posádka tohoto roadsteru.



Na této, poněkud nejasné fotografii, je vidět provedení bočních oken – v plachtě zašitá průhledná folie a po obvodu vyztužené tvrdým drátem. Vůz je vybaven blinkry, ruční houkačkou, hledáčkem. Zajímavostí je litrový chladič v kombinaci s rovnou trubkou mezi blatníky a zřejmě 18" kola.

A nezapomeňte se inspirovat stylovým oblečením posádky.



Na této známé fotografii 662 Bohumila Turka vidíme nadstandardní výbavu – dvojice houkaček, velká světla, sklopný rám čelního okna a (závodní) žebrování horních dílů kapoty motoru.



Aero 1000 čtyřmístná karoserie – velká světla, dvojice houkaček, fajfky na blatnících a pevný rám čelního okna, prostě vše jak má být.

Dvě fotografie stejného vozu Aero 500 v základní výbavě – ruční houkačka, směrová šipka za čelním sklem a přední náprava bez třecích tlumičů. Čelní sklo bez mezikusu u karosérie a kryt tlumiče výfuku bez žebrování. Umístění nápisu Aero je v dolní části chladiče.



Na tomto voze můžeme vidět umístění příplatkové výbavy – blinkrů na netradičním místě, a to na bocích karosérie. Fotografie je podle umístění zpětného zrcátka (a poznávací značky) zřejmě z doby pozdější.

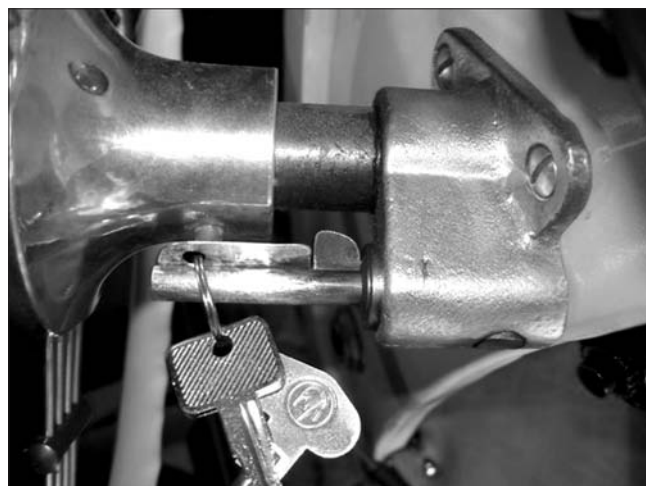
Jindřich Šlesinger E-mail: slesinger3@seznam.cz

Volantový klíček k A 30 (A 50)

Aero 30 (1935) jsem získal v r. 1968 také bez klíčku k zamykání volantu. Zda jsem rozebíral zámek (snadno či nesnadno?), nebo sondoval tvar zoubků zvenčí, si už nepamatuji, ale s pomocí svěráku, kleští, kladívek, pilniček a mosazného plechu 0,6 mm jsem si vyrobil to, co dokumentují fotky. Odhaduji, že mi to trvalo tak tři až pět hodin, ale už v létě jsem jím volant v Jugoslávii zamykal. Funguje dosud. Zámkem otáčí v zářezu jeho okružní ten drobný výstupek za čelními zoubky. Pokračující žebro k ovládání bylo proříznuto a nevzhledně vyhnuto až dodatečně, neboť při zamykání překáželo hlavici volantu (resp. upevňovacímu trnu).

Ještě poznámku: I s odborně vyrobeným trubičkovým klíčem je pro úspěšné zamykání nutno synchronizovat nastavení otvoru v trubce volantu přesně proti záporníku zámků odpovídající tloušťkou kožené vložky hardy-spojky na tyči řízení. Otvor pro záporník není příliš podélně protažený, a proto je nastavení nutno vymezit v hardy-spojce. Pokud se to zcela nepovede, stačí při zamykání volant přitáhnout nebo odtlačit.

Z Brna zdraví Svatopluk Srba



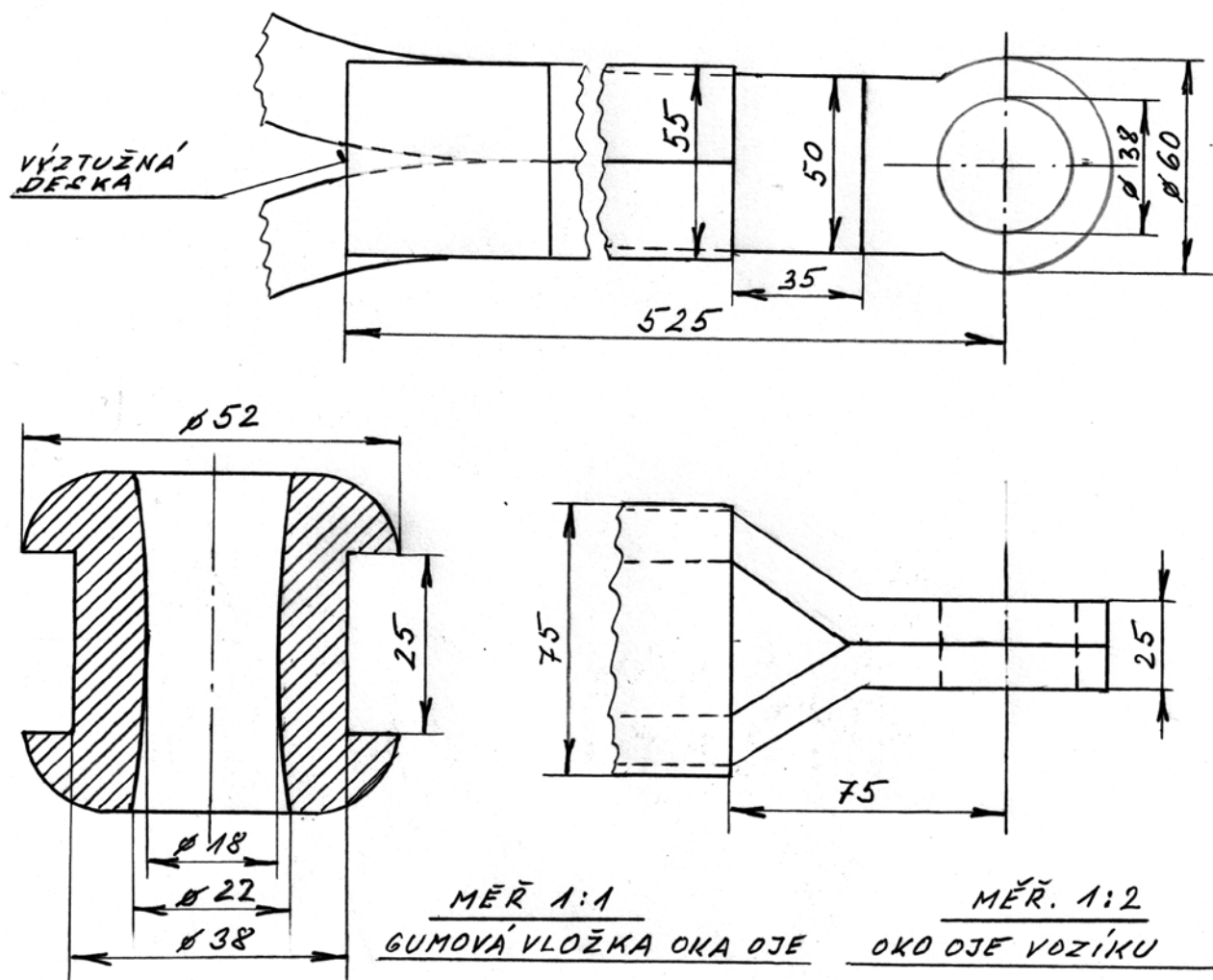
Závěsné zařízení pro přívěsný vozík

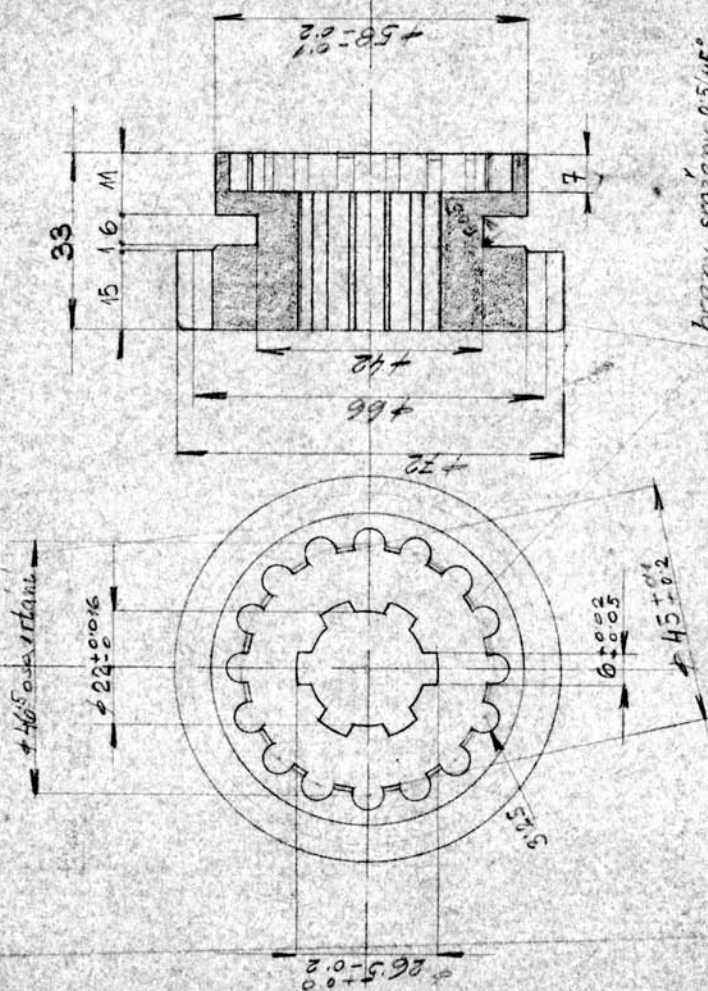
Přívěsné aero-vozíky se v omezeném počtu dochovaly. Rám je zhotoven z profilu U, který je naohýbán z plechu 2 mm (profil není příliš přesný, proto jsou kóty spíše informativní). Profily U jsou svařeny u oka tak, že tvoří uzavřený profil, do kterého je přivařeno závěsné oko. To je svařeno ze dvou pasů o síle 6 mm (pas asi nebyl příliš přesný, proto je po svaření síla oka 25 mm). Do oka je vložena gumová vložka s nesouměrným otvorem pro výkyv trnu, který měl průměr cca 18 mm. Není jasné, zda byla gumová vložka do oka zavulkanizovaná. O této části závěsného zařízení se dá říci, že je autentická. Závěs na vozidle se však pravděpodobně nedochoval. Na fotografiích vidíte pokus (nutno dodat, že úspěšný) o funkční repliku závěsu. Závěs (jeho viditelná část) je proveden tak, aby jej bylo možno lehce demontovat. Vzhledem k okótovanému výkresu závěsného oka vozíku lze odvodit z fotografií rozměry celého zařízení. Závěs je vynesena až do rámu vozu. Záměrně tuto část neuvádím jako výkres, jelikož není původní.

Není snad nutné zdůraznit, že nelze takto zhotovený závěs použít v silničním provozu.

– JK – foto Michal Fiala







brány sražený 0,5/45°
aroby upravený krasovaru

ca 1,5-0,8mm

Cementovaná kalena
Rokwellova tvrdost Re=62H

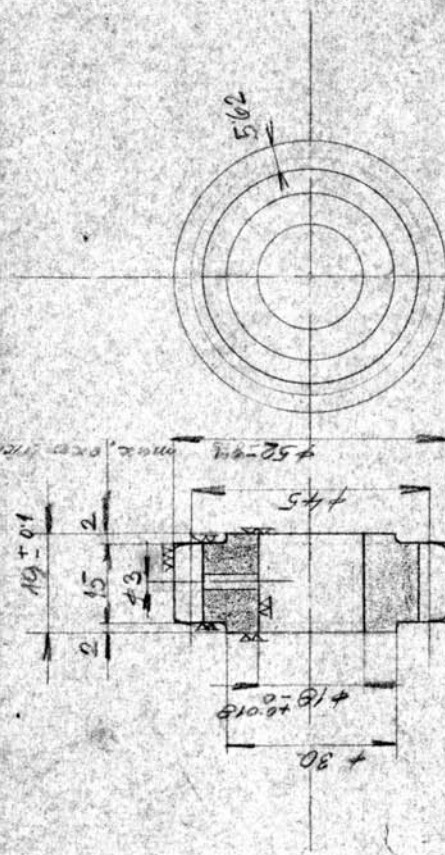
Náhrada za výřez L1077
od 801. VOZU

Náhrada I výřez
TE / nahrať mat. CE2
22z

Ae-L 11413

zubů	22
Modul	3
± 2000	20°
vzdálenost os	69,01
výška zubů	6,75
šrotová měřka	23,06-24,06

platí do 1800 v
od 1800 v viz nshr. L 1142
Náhrad. mat. CE2 význač. na příkaz
ne hot. souč.



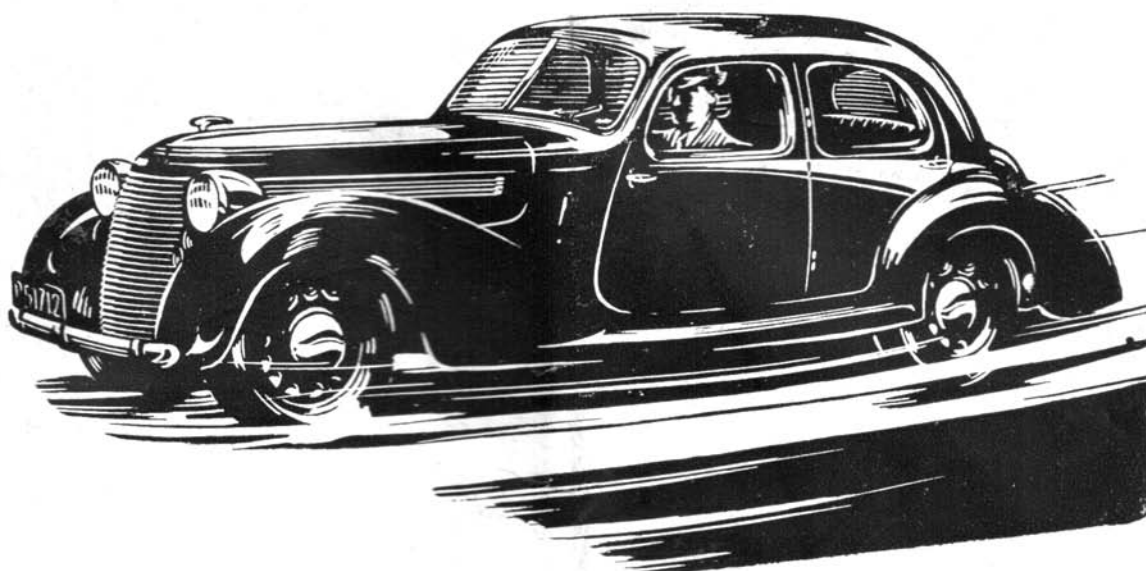
Počet zubů	15
Modul	3/25
± 2mm korr.	
výška zubů	5,62
vzdálenost os	41
úhel záběru	20°
šrotová měřka	14,68-16,06

Číslo	Z M E N A	Pravek
3/15 37	přívalem nupad. dle 3	Kurt
21.7.36	k 52 přípsána tolerance ±0,05	Šukup

Kolečko spořicení výškové
TEK

Ae L 1078

Platí dokonce III série 37
uáhr L1019



Do nového života

s novým vozem Aero

Přátelům značky Aero a všem, kdož se jimi stanou, přinášíme nové typy 1939. Zcela nový vzhled a množství technických zdokonalení jsou společnými rysy typů Aero 30 a Aero 50. Architektonické kráse nových karoserií a přepychové výpravě dostalo se všeobecného uznání.

Aero

továrna letadel Dr. Kabeš, Praha-Vysočany

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 LIV., číslo 2, r.v. 2014.

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

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