



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



Aero 50 s karosérií Sodomka pro JUC. V. Kabeše

č. 3



Vážení aerovkáři,

na silnicích se setkáváme dnes a denně s různými dopravními situacemi, někdy úsměvnými, někdy vážnými a někdy s takovými, nad kterými zůstává rozum stát. Statistiky o dopravních nehodách sice uvádějí trvalý pokles nehodovosti a podstatné snižování smrtelných následků, ale ...!

Zmíním dvě velmi známé události, kterými se denní tisk stále zabývá a záměrně říkám události a ne dopravní nehody. První je známá kauza Janoušek. Lobista, člověk jenž nikdy nebyl zvolen jako zastupitel a přesto byl šedou eminencí hl. m. Prahy s přezdívkou Lord Voldemort (ten, jehož jméno se nesmí vyslovit). V roce 2012 pod vlivem alkoholu nedobrzdl a celkem lehce poškodil vůz před sebou, ale ujel. Řidička poškozeného vozu jej dostihla a na světelné křižovatce se před jeho vůz postavila (ne s autem, ale osobně), aby mu zabránila opět ujet. On ji svým vozem srazil, ujel a dostihla ho až policie. Z autentických televizních záběrů bylo jasné, že alkohol v jeho útrokách si zařadil – blábolení do telefonu podlamující se nohy atd. Přesto policistům zapřel řidičský průkaz, tudíž o něj nepřišel. Případ se táhne již dva roky s tím, že padl zatím nepravomocný rozsudek 3 roky nepodmíněně.

Proč o tom píšu. Tato kauza vyvolává oprávněný hněv veřejnosti, a když na ni přijde řeč i mezi kamarády, tak končí slovy „To kdyby se stalo tobě, tak už dávno sedíš“. Je to trochu „pivní“ závěr, protože – určitě bych nesedl za volant se dvěma promile, vědomě bych nesrazil člověka a určitě bych neujížděl od nehody natož policii. Takže nemohu vědět, jak bych dopadl. On je to ale případ složitější, což se na první pohled nezdá. Předně, řidička (cizí národnosti) byla Janouškem (po vystřízlivění) finančně odškodněna a tudíž sama zkomplikovala vyšetřování ve smyslu, že ji nemusel vidět. Jeho čin je však jednoznačně činem trestným, a proto nemůže dojít pouze k mimosoudnímu vyrovnání. Úsměvné byly mnohé rekonstrukce činu, kdy obhájce i státní zástupce chtěli vždy zvrátit výsledek předchozí rekonstrukce činu. Zajímavé a téměř groteskní bylo zkoumání, zda Janouškův mozek byl v danou chvíli více poškozen kořalkou nebo údajným nádobem. Myslím si, že se při rekonstrukcích činu mělo spíš zkoumat, jestli s tím alkoholem Janoušek byl schopen vůbec najít své auto a dveře do něj, když tvrdil, že osobu neviděl. Ale vážně, kauza se táhne dva roky a Janoušek asi může stále řídit, protože nikde nebylo ani zmínky o zákazu řízení.

Druhá událost tentokrát s tragickým koncem z nedávné doby. Zdrogovaný mladík ujížděl policii, usmrtil mladou policistku, která se jej pokusila zastavit a dále ujížděl. Pro mladého „drogistu“ zřejmě standardní situace. Jenže, mladík měl již 11 – slovy jedenáct – zákazů řízení.

Jsou naše zákony nedokonalé, je pomalé stíhání vyvolených otázkou jejich moci plynoucí z množství jejich peněz nebo je to jen liknavost státní správy a soudů? V zákonech to nebude, vždyť už dlouho platí, že podobným hříšníkům lze zabavit vozidlo. Tak asi zbývají ostatní varianty.

Nám řidičům se může přihodit za volantem ledasco, ale proč bychom měli dojít újmy, kdybychom se připletli pod kola takových „řidičů“ jako jsou Janoušek a onen feťák!

Ještě něco závěrem. S nástupem současného režimu je dána možnost vlastnit zbraň, samozřejmě po získání Zbrojního průkazu, čili nadneseně „řidičáku pro používání zbraně“. Od samého začátku uvolnění této možnosti stále vystupují skupiny i jednotlivci, kteří se snaží tuto možnost zcela zakázat. Statisticky je se zbraněmi (těmi řádně přihlášenými, protože zločinci se s nějakým Zbrojním průkazem zdržovat nebudou) spáchán minimální počet trestných činů – vražd. Od toho je nutné ještě odečíst roční „výřad“ opilých nimrodů při honech (těm by flinty stejně nikdo nezakázal). O automobilu se již začíná hovořit jako o zbraní. „Zbrojní průkaz“ na auto ale dostane každý, následky známe, nikdo neprotestuje.

Tak přeji před vašimi auty žádné Janoušky, Laciny, Trpišovské, feťáky a opilce.

Šťastnou cestu!

– JK –



Náš pozorný čtenář Petr Klusák zaslal upřesnění k článku Petra Říhy **Poslední jízda arcivévody Ferdinanda**. Předně, automobil arcivévody řídil Leopold Lojka (na fotografii), rodák z Telče. Po válce byl hostinským v Brně, kde roku 1926 zemřel a je zde pochován (*Pozn. red.: V článku uvedený řidič František Urban řídil zřejmě první vůz.*). Dále p. Klusák upřesňuje: „Císař Karel I. neabdikoval a nevzdal se vlády. Dne 11. XI. 1918 podepsal „Manifest rezignace na výkon státní moci“ a následující den, 12. XI. 1918, vyhlásilo Národní shromáždění vznik Republiky Německé Rakousko. Císař tak de iure zůstal i nadále posledním, byť nekorunovaným, českým králem“.

– red –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zasílání 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 dočasné schránky, tzv. Úschovny! Přeci jenom není tolik času na stálé kontrolování došlé pošty a z dočasné schránky již není možno později fotky vyzvednout! Fotky posílejte jako součást příspěvku!** Předem děkuji za pochopení.

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

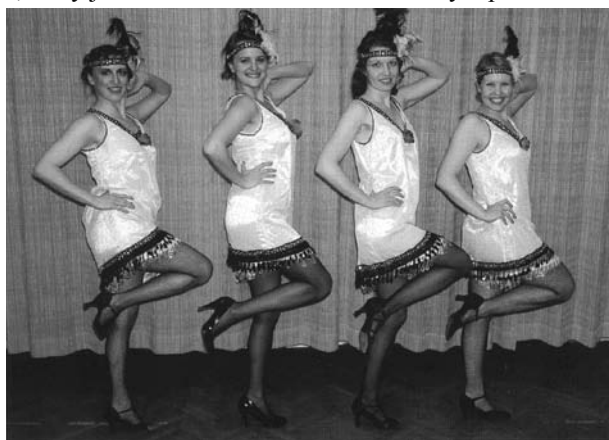


Aerovkáři v říši muž.

Začátkem dubna byli všichni čtenáři Aerovkáře a příznivci aerovek pozváni panem Viktorem Vaďurou do Vídně na ochotnické divadelní představení. Jednalo se o nastudování Saturnina, volně dle literární předlohy Zdeňka Jirotky.

Pro mnoho lidí od nás je obtížné podniknout tak dlouhý výlet pouze proto, aby strávili pár hodin v divadle. Pozvání nebylo poprvé, avšak pro nás prvně přijaté. Vydali jsme se tedy na celý víkend do Vídně a nelitovali jsme. Zpestřili jsme si pobyt návštěvou Prátru s konzumací tradičního pečeného kolena a kvasnicového piva, prohlídkou obrazárny v historickém muzeu a návštěvou překrásných historických staveb v jádru Vídně. Pobyt jsme završili rychlou návštěvou kavárny Central Café, abychom si vychutnali kávu se sachrem. Bez těchto vyhlášených vídeňských specialit by nebyl výlet úplný.

Co ale tvořilo hlavní kulturní zážitek, bylo právě to divadelní představení. Už jsme si nepamatovali, že Aňa Vaďurová je principálkou a její manžel Viktor režisérem, oba samozřejmě aerovkáři. V divadelním spolku Vlastenecká omladina dali nenapodobitelným způsobem dohromady výjimečné talenty z řad obyvatel Vídně českého původu, studentů nebo Čechů pracujících ve Vídni. Z předlohy použil režisér pouze některé vybrané scény, ty však zpestřil pěveckými a tanečními výstupy hlavních představitelů a tanečníků, mimochodem frekventantů taneční školy Mistra Viktora. A to by ani nebyl aerovkář, aby do textu nezapracoval zmínku a aerovce a píseň Aerovka červená Hudební vstup zakončil reprodukcí zvuku motoru odjíždějícího cinkáče, jehož majitele můžete hádat 3x.... Zvukovou kulisu celého představení provázely melodie Jaroslava Ježka a další známé hity, což emocionální zážitek ještě podtrhlo. Musím říct, že toto zpracování Saturnina mě přivedlo na myšlenku vrátit se ke knize a prodloužit si nepopsatelně dobrý pocit, který jsem z divadla měla. Ve čtvrtek byla premiéra a



v sobotu derniéra. Velká škoda, že mezi těmito představeními nebyla řada dalších. O důvod víc prodloužit si po derniéře loučení s představením při vínku a tanci v dalších částech divadla.

Na závěr si ještě dovoluji úvahu nad aktivitami a sdružováním se krajanů v zahraničí. Nikdy jsem v takové situaci nebyla a nedokázala si tedy ani představit postavení a vztahy těchto lidí mimo domov. Atmosféra, kterou jsme si mezi nimi užili, byla naprosto srdečná a přirozená, čišelo z nich přátelství a dokonce i hrdost na svůj původ. Bylo nám s nimi velmi dobře a těšíme se na další příležitosti. Ta nejbližší se prý rýsuje až na podzim příštího roku, kdy Vaďurovi plánují reprízu své nejúspěšnější divadelní hry My Fair Lady. Spolek Vlastenecká omladina bude tímto představením vzpomínat 130. výročí svého založení. Doufáme, že nám bude dopřáno zúčastnit se.

Díky Aňo a Viktoro! Máte náš nelíčený obdiv.

Eva Boubelová



Josef Sodomka – 110 let 7. června 1904

19. Setkání Společnosti přátel CARROSSERIE SODOMKA.

Ve dnech 6. až 8. června se konalo 19. setkání majitelů vozů s karoserií Sodomka ve Vysokém Mýtě.

Sobotní program byl zahájen výstavou na náměstí Přemysla Otakara II. Výstava byla rozdělena na dvě části. V první byly vozy s karoserií od Sodomky, v druhé části náměstí byly seřazeny vozy a motocykly s továrními karoseriemi všech značek do roku výroby 1950. Vedle Hejhalovy cukrárny byla zřízena zastávka pro autobus Škoda 706 RO, který vozil návštěvníky na výhledkové jízdy. V průběhu dopoledne jsme byli pozváni do prostoru bývalé soudní budovy na náměstí Přemysla Otakara II (jádro budovy pochází z roku

1433) a budovy vězení v ulici A.V.Šembery, kde bude 6. září otevřeno Muzeum českého karosářství. Budovy jsou propojené a již téměř hotové. Jsou nádherně zrekonstruované a zároveň upravené pro potřeby muzea. Letošního ročníku se zúčastnilo pouze 8 vozů Aero s karoserií Sodomka, včetně Aero 50 „Arizona“ z Regionálního muzea ve Vysokém Mýtě. Těšil jsem se, že letos přijedu se svojí Aero 50 z roku 1937. Bohužel onemocněl čalouník a nebyly dokončeny sedačky. Z ostatních automobilů se představil krásný Walter 4B r. výroby 1930 před dokončením renovace, Tatra 52 r. výroby 1939 v nálezovém stavu, nebo Tatra 52 kabriolet z roku 1933 v původním stavu. Za zmínku také stojí Škoda 450 r. výroby 1955 karosovaná ve Vysokém Mýtě.

Při každoročním sobotním fotografování u kostela Sv. Vavřince je vzhledem k počtu automobilů čím dál větší problém s umístěním automobilů. Po obědě v budově GR Iveco ČR jsme při vyjížďce navštívili Hamzovu léčebnu v Luži, kde byla výstava našich vozů. Navštívili jsme také hrad Košumberk.



Tatra 52 r. v. 1939 v nálezovém stavu.



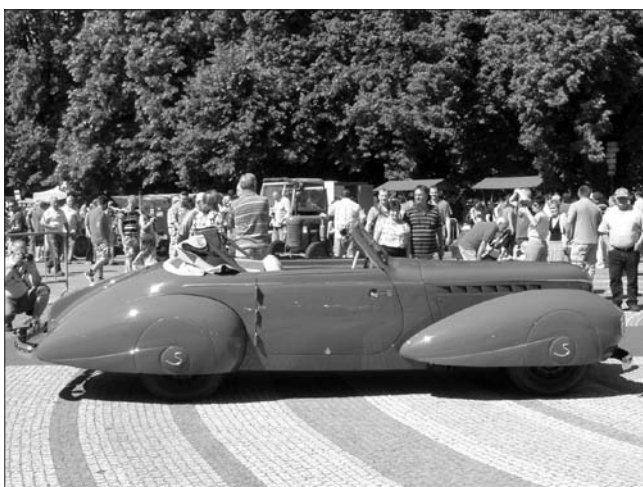
Škoda 440 r. v. 1955.



Walter 4B r. v. 1930.



Aero 50.

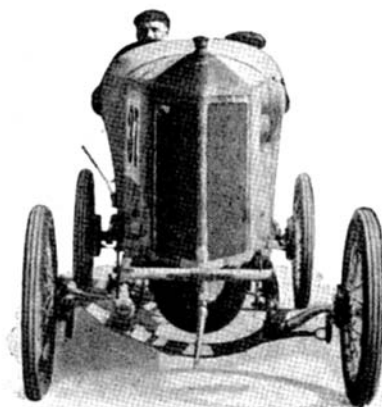


Aero 50 „Arizona“ na výstavě nemohla chybět.



Po příjezdu zpět do Vysokého Mýta byla vozidla opět vystavena na náměstí. Po večeri na společenském setkání proběhlo vyhodnocení soutěže elegance.

Jan Wagner



1909.

*Žávodní vůz, 4-válec, 85×250 mm,
výkon 80/100 ks.*

Spor Aero versus ČSD 1934

V minulém čísle zpravodaje jsem vyslovil naději, že se nám podaří pořídit překlad německého článku o této kauze do češtiny. Skutečnost předčila očekávání – téměř vzápětí přišly hned dva překlady – od Jirky Pollaka a p. Šebesty staršího. Oběma děkuji, co přijde do tisku nechávám na odpovědném šéfredaktorovi JKň.

Státní dráhy proti Aero

Slavný konec soutěže mezi Aerovkou a rychlíkem Praha-Bratislava.

Rozhovor s ředitelem Šorelem, vedoucím týmu Aero.

Včera byl ukončen spor mezi továrnou Aero a Správou drah, resp. mezi rychlíkem Praha – Bratislava a aerovkou o 10.000 korun, které požadovala finanční prokuratura, jako zástupce žalující strany – vedení drah – od továrny Aero. Šlo o žalobu kvůli nekalé reklamě, za kterou považovala text inzerátu publikovaném v brožuře (jízdním řádu) Vilímek-Čedok:

Automobilista může mít v celé zemi tolik zastávek, kolik chce. Má je všude tam, kde je potřebuje, tam zastaví motor a zatáhne za brzdu. Ani ten, kdo si zaplatí soukromý vlak, nemůže jet jinam než kam vedou koleje. Naproti tomu jsou malé aerovce přístupné uličky, silnice, polní a lesní cesty jakož i malebné horské serpentíny. Majitel aerovky má ve svém autě 3 až 5 míst 1. třídy a zaplatí za benzín méně než za jedinou jízdenku 3. třídy. Aerovka nabízí nejen pouhou dopravu, ale i užitek z jízdy.

Žalující strana požádala na úřadě pro nekalou soutěž při okresním soudu civilních záležitostí o uspořádání jízdy Praha – Bratislava. Potom, co soud se všemi požadavky souhlasil, vydalo se na cestu z Prahy sedm vozů značky Aero, ve třech provedeních: 18 k, 1000 ccm a aero 30 k.

Na veřejné trase do Bratislavy se měřila a posuzovala spotřeba paliva, pohodlí a vymoženosti vozu, jak byly v inzerátu formulovány. Na zpáteční cestě měl soud srovnávat výhody vlakové dopravy.

Expedice do Bratislavy budila pochopitelný zájem nejen mezi automobilovými a sportovními fanoušky, ale i v široké veřejnosti. Jednalo se o zásadní (precedenční) proces. Start se odehrál za šumu běžících kamer a s přáním štěstí a úspěchu podnikavým automobilistům, kteří spolu a pod vedením ředitele továrny Aero Václava Šorela tuto jízdu a sázku s ČSD s nadšením na sebe vzali. Výsledky této jízdy bude spravedlivě posuzovat příslušný soud. My informujeme pouze o průběhu jízdy a jejím výsledku. O cestě do Bratislavy jsme už psali. O zpáteční cestě z Bratislavy jsme po návratu do Prahy hovořili s ředitelem továrny Aero p. Šorelem:

„Jak jste byl s jízdou spokojen?“

Jeli jsme bezproblémově. Zvláště cesta do Bratislavy byla velmi pohodlná a krásná. Jako sportovec a automobilista věřím na neomezené možnosti dobrých aut, věřím v ně nadále a jako sportovec jsem tuto cestu podnikl.

„Jak dopadly prověrky, které jste museli absolvovat?“

Musím předeslat, že jsme podnikli všechno pro to, abychom bez přehánění poukázali na výkonnost všech tří typů aerovek. Po cestě jsme stavěli, dělali jsme i zajižďky. Před Jihlavou jsme jeli po rozmáčené a kamenité lesní cestě. Potom jely naše aerovky po schodech zrovna tak, jako přes potoky a po cestách, které nebyly dělané ani pro povozy, o autech ani nemluvě.

„Měli jste po cestě nějaký defekt?“

Ano, ale jen jednou, když jsme píchli. Bylo to jen jedinkrát ze všech sedmi aut. Jinak se nám nic nepříhodilo.

„Jaká byla cesta z Bratislavy do Prahy?“

Tato cesta už byla neoficiální. Soudní znalci jeli vlakem první třídou v mezinárodní kompozici rychlíku Konstantinopol-Berlín, který staví na celé cestě z Bratislavy do Prahy pouze v Břeclavi, Brně a České Třebové. Vlak odjel s 23 minutovým zpožděním, aby dokázal, že jej po cestě dožene a do Prahy dorazí na čas. 367 km ujel za výjimečných 5,39 hodiny. My jsme dovezli soudní komisi až na nádraží a rozloučili se...

Foto (Pozn. red. – fotografie jsou u originálu článku v minulém čísle): *Diktování protokolu (foto: Illek & Paul, Praha II.)
Důkaz, že aerovka může jet všude, zatímco vlak je vázán na koleje. (foto: Illek & Paul, Praha II.)*

Jirka mi navrhl, abych napsal o tom, jak proces u soudu dopadl. Řekl bych, že páni soudci rozhodli moudře, i když jim to trvalo téměř dva roky. Tedy:

Rozsudkem krajského soudu civilního v Praze ze dne 24. března 1936 byla zamítnuta žaloba ČSD na firmu AERO ve věci nekalé soutěže a s tím žalobní návrh na zaplacení 10.000,- Kč žalovanou stranou za způsobenou újmu. Vyhověno bylo požadavku ČSD, aby se továrna dále zdržela v inzerátech „označovati železnici za dopravní prostředek zastaralý a drahý a údajů, že jízdá v autě zn. Aero se v každém směru vyrovná jízdě ve vlaku, zejména I. tř. vozové, nebo že ji dokonce i v každém směru předčí.“ Útraty sporu byly „vzájemně zdviženy“, poněvadž každá z obou sporných stran poměrně stejnou částkou podlehla i zvítězila. Reklamní účinek inzerátu firmy AERO však byl nepochybně tímto sporem mnohokrát znásoben.

Připravil Karel Jičínský

Ing. Josef Voříšek – FOTOSALON (pokračování VIII.)

Jeden náš čtenář, který si přál zůstat v anonymitě, poskytl našemu archivu kopii vzácného

„Seznamu prací konstrukční kanceláře automobilky „A e r o“ za 16 roků, tj. od jejího vzniku r. 1929 do září 1945:“

Proč jej uvádím v našem seriálu? Sepsal jej totiž p. ing. J. Voříšek (zřejmě za pomoci některých kolegů z konstrukce, dílen a servisu) a strojopis opatřil několika ručně psanými poznámkami. Popudem k vypracování „Seznamu“ byl zřejmě počátek bojů aerovkářů za zachování výroby automobilů Aero. Jelikož je „Seznam“ na 3 stránkách A4, rozdělil jsem jej na dvě části: a) období předválečné 1929-1938, b) období válečné a těsně poválečné. A „last but not least“ (v neposlední řadě) se díky „Seznamu“ podaří uvést nové poznatky nebo upřesnit starší. Závěrem se omlouvám za špatnou kvalitu kopie první stránky – možná, že se časem podaří ji přepsat a otisknout znovu. Dnes tedy část a), příště bude část b).

Připravil Karel Jičínský

Seznam prací konstrukční kanceláře automobilky „A e r o“ za 16 roků, t.j. od jejího vzniku r. 1929 do září 1945. :

Rok	Typ	Index výkresů	chef konstrukce	dílen	výsledek
1929	Jednoválec otevř. a faux cabriolet	A	Ing. Novotný B. Voříšek	p. Bašek	Seriová výroba
1930	1 válec nákladní pro vlasní potř	Az	Ing. Novotný	p. Bašek	jeden na dvoře Aero
1930	1válec. motor s roze- vod. pístem, dutý	-	p. Bašek	p. Bašek	jeden zkoušel Ing. Velhartický
1931	2 válec otevřený	A	Ing. Novotný	p. Bašek	Seriová výroba
1931	karos. 2dveřová ot.	-	" Voříšek	"	Seriová výroba
1931	" 4 sed. zavřená	-	" Voříšek	"	Seriová výroba
1932	4válec přední náhon	B	"	"	jeden zkoušební vůz / zrušen /
1932	motor 4vál. 1100ccm	B	"	"	jeden zhotoven jel 1000 mil.
1932	2 válec 750 ccm	A	"	"	Zhotoveno asi 20 kusů
1932	motor 2 válec 1000	D	p. Bašek	"	jeden vzorový mot. vyroben
1933	2 vál. 662 s přední brzdou	A	Ing. Novotný	"	Seriová výroba
1933	3 válec cabriolet	C	Ing. Novotný	"	1 vůz a dva motory /storno/
1934	Motor s protipřísty	-	Ing. Fichtl a Kepka	"	2 kusy vyrobeny / storno/
1934	AERO "30" před. náhon	T	p. Bašek a Polínský	"	Seriová výroba
1934	Motor Flatwin 4 válec	S	p. Bašek	p. Bašek	2 motory vyrobeny /storno/
1935	Mot. Flat. do chasí 30	-	" "	"	provedeno / storno/
1935	Aero nákladní 1,5 t.	B	Ing. Novotný	p. Turek	Zhotoven 1 vzorový vůz
1935	Aero 30, vojenská	VL	"	p. Bašek	Malá serie
1935	Motor s kmitavým rot.	-	pp. Bašek a Novotný	"	Zhot. malý model a projekt.
1936	Motor 4válec. 2 50	T	" Voříšek	"	Zhotoven, dán do vozu Mahr.
1936	Hydraulická spojka	-	p. P. Novotný	p. Bašek	Zhotoveno, dáno do 30 p. Dr.
1937	Dvumotorový zad. náhon	-	Ing. Novotný	pp. Bašek Bahodil	Zpracováno, po zkouš. /storno/ Zhotoven vzor, nedodán. po počít. neúspěchu /storno/

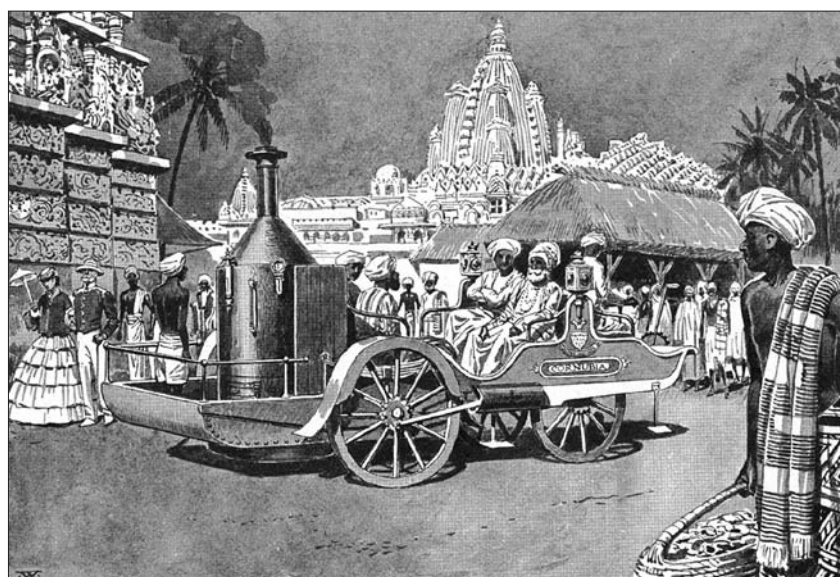
Rok	Typ	Index	Chef konstrukce - dílen		Výsledky
1937	Aero 4v. 1324 cm	N	Ing. Hodinář-Rejthar Hanuš - Čihák	Ing. Hodinář	Kreslen motor a postaven 1 vůz, jezdí Hejsek.
1937	Velnoběžné zařízení	L	Dörner	" "	De serie, 53 pot. zrušeno.
1937	Aero 50 limousina st.	T	p. Bašek + konstr.	" Bašek	Malá serie
1937	Samočinná spojka pedtlaková ssací	Z	Ing. Michl	" B. + H.	Malá serie potom všude storno.
1937	Lidový vůz s řetěz . převodem motor vzadu	-	Ing. Michl & Kepka Ing. Husník.	-	Projekt /storno/
1937	Lidový vůz 1 válec vzduch. chlaz.	-	Ing. Michl & p. Voříšek	-	Projekt nedohot. /storno/
1937	Kopie "Triumph" Tetany vůz pro 10-12 osob	E	Ing. Michl, Ing. Husník, pp. Lazák, Jozif	Ing. Hod.	Projekt, část. ve stabě nedodělán /zrušen/r. 1938.
1938	Karoserie 50HP nový tvar amer.	T	Ing. Michl & Voříšek	" "	Seriová výroba
1938	Vlečný vůz vojenský Upravený karoserií (blatník, vrata)	Z	Ing. Michl	-	Zpracováno výkr. / zrušeno/
1938	Motor 4 vál. Schnirle 1,5 l. zad. náhon	-	Ing. M. & p. Voříšek	-	Projekt / zamítnuto/
1938	Krytý dodávkový 30 HP karoserie	L	Ing. Michl & p. Voříšek	" "	Malá serie

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

Z historie automobilu – PÁRA V DOPRAVĚ

71

BRATŘI TANGYEOVÉ *Anglie 1862*



bylo tak jednoduché, že i neodborník se naučil rychle jej obsluhovat. Vůz dociloval v hodině rychlosti i 20 angl. mil a vyjížděl kopce s plným zatížením snadno a bezpečně. Topivo a zásoba vody stačily na 20 mil. Richard Tangye vypravuje ve své autobiografii, že ke stavbě vozu se odhodlali vidouce, že se železniční doprava na vedlejších tratích pro velké investice nevyplácí. Tedy princip i dnes platný.

Z této knihy čerpáme zajímavosti o vývoji automobilu již mnoho let, ne-li desetiletí. Možná si někdo ze čtenářů vzpomene na stať, ve které byl uveden Belgičan Camille Jenatzy, jenž na elektromobilu, který nazval Věčně nespokojená, pokořil jako první hranici 100 km/hod. (Aerovkář č. 1/2008). 25. dubna před 115 lety dosáhl rychlosti 105,8 km/hod. v letmém kilometru.

Jenatzy opustil elektromobily a od r. 1903 závodil za stáj Mercedes, později se věnoval v Bruselu výrobě pneumatik. Je až s podivem, jak se vyplnilo jeho vtipkování před přáteli, že jednou v mercedesu zemře. Jako vášnivý lovec se v roce 1913 vydal s přáteli na lov a aby je vystrašil, schoval se do houští odkud chrochtal jako divoké prase. Jeden z jeho přátel se do domnělého kňoura trefil. Jenatzy zemřel na vykrvácení při převozu do nemocnice – v mercedesu.

– red –

Drobnosti z domova i ze světa

Maestro Zapadlík vytvořil pro Českou poštu již několik poštovních známek a známkových sešitků s tematikou českých historických vozidel. Doufáme, že vydávání dalších emisí bude pokračovat.

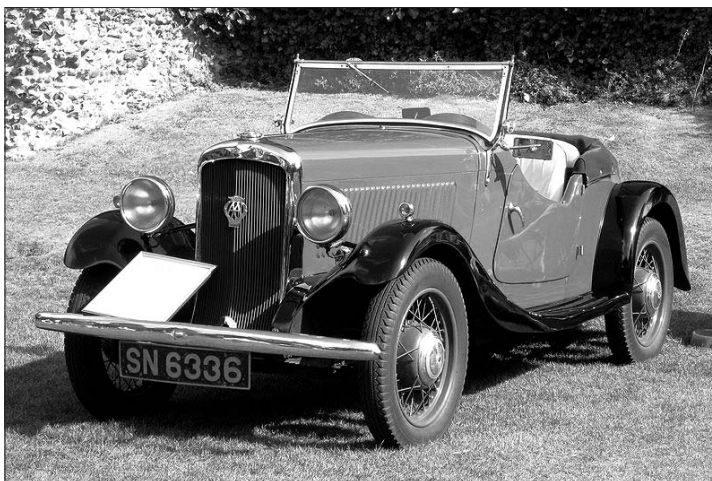


Na dotaz jedno čtenáře, zda byla na Slovensku také nějaká Oficiální stanice ACC, můžeme odpovědět, že jedna byla určitě, jak fotografie – byť mizerná – dokazuje.

Dotazy Jirky Pollaka a Michaela Straucha na Karla Šebestu:
Znáš tyhle anglické Aerovky se značkou Hillman Aero Minx? Podívej se na fotky!



Pan Romani-Rumpelmaier, majitel Pension-Hotelu „Telgárt“ v Nizkých Tatrách, se svým „hostem“ Vládou Formánkem, jehož právě upozorňuje, že jeho podnik je ofic. stanicí Aero Car Clubu.



Karel Šebesta reaguje:

Ahoj, nevíte někdo, jak se to Aero na Hillman dostalo? Nápisys jsou evidentně aeroväcké.

Jarka Brutarová Karlovi Jičínskému:

Nazdar Karle, co říkáš na Hillman Minx Aero, Ty jsi to přece studoval z nás nejdůkladněji. Já si myslím, kdyby to mělo nějaký důvod, tak by to někdo z nás od pamětníků slyšel. Dala jsem si práci s vyhledáním různých podkladů, toho Hillmana z internetu nedovedu zvětšit, ale na první pohled je vidět že písmo je úplně jiné. Tvary auta připomínají linie třicítky, ale to byly linie třicátých let, ne jen třicítky. Škoda, že není vidět pod kapotu.

V roce 1969 se mluvilo o Opel GT jako o Oplu Aero, prostě proto, že to auto by mohlo létat. Viděli jsme ho s Láďou na parkovišti v Jugoslávii, nedalo nám to a postavili jsme litra vedle, ale diapozitivy nenajdu.

Zdravím Jarka

Karel Jičínský napsal:

Ahoj všem, Hillman Aero Minx 1932 byla sportovní verze modelu Minx z roku 1931. Ten měl karoserie salon, toner, a drop head coupé. Aero se od něj lišilo prakticky jen štíhlou sportovní karoserií. Nápis na chladiči by měl být originál Hillman – v roce 1935 asi sotva u Hillmanů věděli něco o cinkáčích a i kdyby, tak Minx byl úplně něco jiného než aerovky. Nevylučuji ovšem, že by nápis mohl být jakési samo dómo, udělané později, kdy už se o aerovkách něco v Anglii vědělo. Vozy na obrázcích nápis Aero Minx nemají, emblém na masce pod zátkou měly všechny Hillmany.

Zdravím Karel Jič.

Karel Jičínský podruhé:

Vážení, nedalo mi to a prošel jsem ještě jednou nějakou literaturu a našel jsem fotky, dokazující, že nápis Aero Minx na chladiči byl součástí těchto vozů. Omlouvám se tedy za svůj dohad o „samo dómo“.

Jičínský

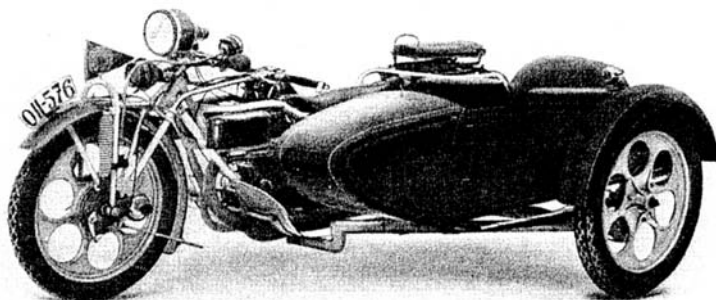
Co dodat? Zase jedna slepá ulička, přesto řešit takovéhle záhady má své kouzlo. KJ



Publikace autora Jana Němce vyšla v roce 2010. Na str. 34 – 35 je otištěna Čechie s sidecarem s karoserií značky Aero. (Mimochodem, tato velice zajímavá publikace prezentuje „starost a zájem“ tehdejších národních správců o zachování hodnot „znárodněného“, tedy ukradeného majetku ...).

Petr Klusák

Legendární motocykl Čechie



Jedna cesta do Čech 2013 – dva programy mnoho zážitků

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

Středa 12. června – Radnice a Rožmitál.

V porovnání k programu včerejšího dne byl dnešní program „lehká strava“. Dopoledne jsme si chtěli prohlédnout město Radnice, muzeum v zámku a bývalou synagogu. Odpoledne jsme chtěli jet s Aerovkou do muzea v Rožmitálu a prohlédnout si velkou výstavu Aerovek.

Prohlédli jsme si tedy muzeum v Radnici (Radnice leží 20 km severovýchodně od Plzně, od roku 1570 povýšená na město, cca 1800 obyvatel. Jméno Radnice se překládá do němčiny jako Rathaus). V muzeu nás prováděl pan vedoucí osobně a dostalo se nám vysvětlení k množství vystavených exponátů, jak v angličtině, tak i v němčině. Získali jsme dobrý přehled o dějinách i o současnosti města. Budova muzea byla renovována a i uvnitř se ukázala v dobrém stavu. V archivu muzea čekalo ještě mnoho předmětů na vystavení.

Vedle muzea na tržním náměstí stojí zámek, kde bylo dříve muzeum básníka, učitele národa a kněze Antonína Puchmajera. Tato velká barokní budova patří od roku 1758 společně se statkem šlechtické rodině Šternberků. Zámek jako takový se už nedá poznat. Vedlejší budovy se nacházejí v žalostném stavu a už byly částečně zbourány. Zdá se mi, že se tyto budovy už nedají zachránit. Tento špatný stavební stav nedovolil ani prohlídku. Dobře, že jsme se v muzeu dozvěděli



Foto 19: Radnice, tržní náměstí

různé věci o záměcku a viděli jsme, jak vypadal původně.

Také jsme navštívili synagogu, čerstvě renovovaná zářila novým leskem. Tato synagoga, ve které se zachovala galerie pro ženy, byla zachráněna krátce před dvanáctou. V letech 1945 – 1992 zde byla autodílna. V roce 2001 byla nově renovovaná synagoga znovu otevřena. Uvnitř je výstava, kde je vidět průběh oprav s obrázky před a po renovaci a také další budovy v okolí.



Radnice – synagoga před a po renovaci

Bylo znát, že se v posledních letech v Radnici hodně udělalo, obzvláště domy na tržním náměstí a v okolí. Samozřejmě, že se v budoucnu musí ještě hodně opravit. Pozitivní je, že toto dolní centrum má velkou výhodu: ze všech směrů sem vedou silnice a proto je tady hodně obchodů a možnost nákupu na trhu, drogerie, hotel a restaurace-kavárna „La Boema“.

Přišel čas jet s naší Aerovkou do Rožmitálu do muzea. Zde nás očekávala velká sbírka Aerovek. Beatrice a Jan jeli v Aero 30 sport před námi, dcera Beatrice jela s jejím Citroënem pro jistotu za námi. Cesta vedla přes Zbiroh, Hořovice, Příbram do Rožmitálu pod Třemšínem, asi 70 km rozličnou krajinou, plnou zatáček, nahoru a dolů.

Dojeli jsme na parkoviště ve dvoře, uprostřed města Rožmitálu. Budovy muzea byly kdysi tovární komplex s 630 let starým mlýnem. Místnosti s rozdílnou výstavní tematikou, tak i vystavená díla na nás udělala ohromný dojem a stojí za to si je prohlédnout. Pro nás Aero-přátele byl samozřejmě vrchol vidět sbírku Aerovek.

Nikde se nadá vidět taková sbírka rozdílných modelů Aerovek jako tady v Rožmitálu. Těch 30 vystavených Aerovek pomáhá získat dobrý přehled o rozdílech a různých modelech. Blahopřeji panu Leoši Prokopci k této jedinečné sbírce.

Zde jsem také viděl třetí Aero 30 kabriolet. Jeden vlastní Milan Lämlein, s tím druhým jsem právě na cestách a ten třetí stojí tady, „jako nový z továrny“ v této sbírce – perfektní, s originálním přívěsem jako na historické Sodomkově fotografii.



Foto 21: Vnitřní dvůr muzea v Rožmitále



Foto 22: Privátní sbírka Aerovek



Aero 30 – kabriolet, rok výroby 1936 s přívěsem

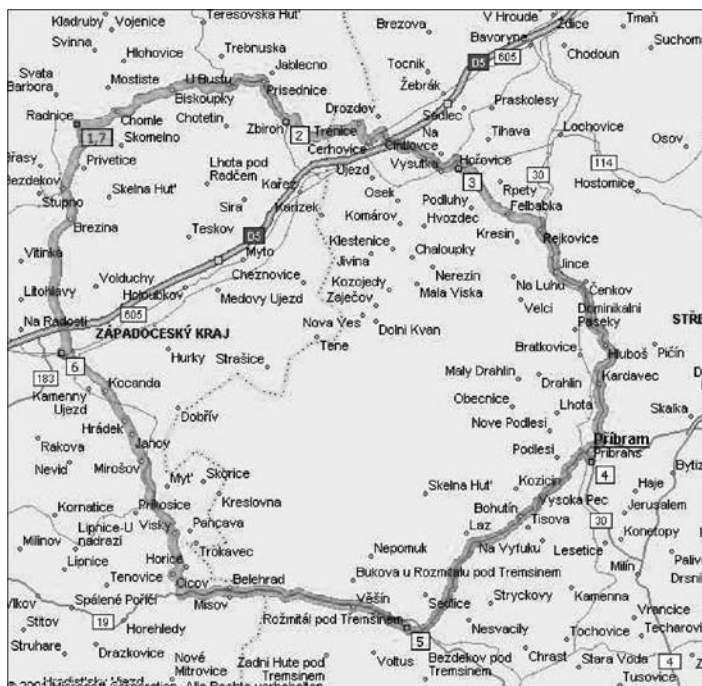
Vystaveno bylo: 4x A 500, 5x A 662, 1x A 750, 3x A 1000, 11x A 30, 4x A 50, 1x A 150 a jeden nález ze stodoly. Od každého typu byla k vidění různá provedení – roadster, sport, limuzina, dodávkový vůz, valník a kabriolet. Skoro všechny Aerovky se nacházejí ve velmi dobrém stavu, jen málo z nich je ve stavu před restaurováním a jedna Aerovka je na ukázkou jako nález ze stodoly. Mile mě překvapilo, že na zdi visela velká Aero-typologie vytištěná z naší webové stránky a

zprostředkovává návštěvníkům přehled všech modelů. Nakonec jsme se podepsali do knihy návštěv. Jistě přijedeme ještě jednou a znovu si tuto sbírku prohlédneme.

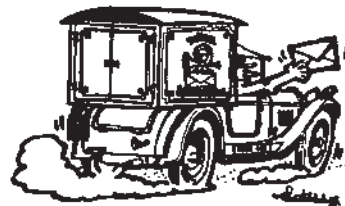
Do Radnice jsme jeli nejkratší cestou přes Rokycany (asi 50 km). Tímto jsme udělali hezkou objíždku okolo uzavřeného území. A teď přišel poslední večer, který jsme ukončili společnou večeří a dobrým pivem. Následující den, ve čtvrtek 13. června, znamená se rozloučit, zabalit kufry, naložit Aerovku na přívěs a pokračovat dál do Brandýsa nad Orlicí na 6. Brandýský okruh.



O třetí části cesty přišť.



Michael Strauch Překlad: Irena Kühnel a Karl Friedrich



Od jednoho koně ke třiceti aneb staré lásky nerezaví (že nerezaví ... ?) Vyprávění pana Svatopluka Srby – VIX. pokračování.

V září téhož roku 1992 si přítel pochvaloval výměnu Renaulta Olteite za Fiata Uno, který svými jízdními vlastnostmi prý



uchránil rodině zdraví, ne-li život. Při návratu z Itálie je v Alpách ve vyšší rychlosti opakovaně sestřeloval z vozovky velký, silný vůz. Udrželi se na silnici a nájezdník zmizel. Otřesení pokračovali a řešili, kde hledat policii. Dojeli k místu, kde byl pirát úspěšnější a snažil se od havarovaného vycouvat. Když mu zablokovali výjezd, chtěl utéct, ale jejich pes ho držel v šachu. Žasnu: „Uno, čtyři osoby a pes. Jaký pes?“ „Malý pudl!“ Respekt z malého pudla udržel vrahouna, než dojeleá přivolaná policie. Byl to totiž narkoman v transu. A nájezdu na syna už jsme se divili o něco méně. Ani u nás už nezaostáváme – jednosměrným tunelem prohučet v protisměru je i v Brně dávno známou loterií.

Pozornost k aerovce se mohla vrátit až po odeznění osudů lidských. Návrhy na odprodej mne traumatizovaly výčitkou, že by si už zasloužila rehabilitaci, ale vědomí, čím vším jsme prošli, mne udrželo



v odmítání. Mezitím aerovka v zahradním exilu, obložená nákladňáky a téměř nepřístupná, dostala v dobré víře na svůj pocuchaný stanový hrobeček dokonale nepromokavou plachtu z nákladního vozu a bez potřebného větrání pod ní málem rzí odumřela. Odkrytí v r. 2002 bylo tristní a pohled na fotky je dodnes krušný. Do přesloužené pense by se mi sice hodilo nové „provozní“ auto, ale ojiždím „do roztrhání těla“ starší vozy, a přednost konečně dostala aerovka. Převzala tedy funkci pokladničky, s mým předsevzetím nikdy neprovádět součtovou bilanci, a pokorně tedy přisypávám, když si řekne. Třeba na zuby v planetách. Ani převinutí dynama se mnou nesešlo. Coby důchodce a bývalý státní úředník ustojím s pobavením i otázkou: „Pane inženýre, a kolik máte těch veteránů?“

Veteránka omládla v r. 2004 a líbila se někomu i nehotová natolik, že si ji vyprosil k svatbě. Odvezla ji s ještě neoschlými razítky. A párkrát se s dalšími nevěstami vzájemně ozdobily. Mám-li být dostatečně důstojným vozatajem, musím se zdobit též. Otcovu buřinku z třicátých let s bílou šálou střídám s plátěnou kuklou, odkazující zřejmě na prvorepublikové česko-francouzské armádní vztahy. Má všítnou firemní etiketu „Protector - - Fournisseur de la court“. Nevím, kde ji otec získal, ale byla vlastně mým prvním „aero-moto“ předznamenáním, neb jsem ji nosil na hlavě za volantem šlapacího letadla s volnoběhem, sklopnými křídly a velkou dřevěnou vrtulí – aerovák od čtyř let.



Moje mladší souputnice teď už má několik roků své stálé domovské právo v řádné, suché garáži. Táhneme to spolu 45 let a dohromady je nám 157. Potřebujeme ale ještě něco vydržet. Vnučce je třidvacet, na vdavky nespěchá, ale bude-li se vdávat tam, kde žije, čeká nás cesta k ženevskému jezeru.

V Brně – v březnu 2013

Svatopluk Srba

P. S.:

Pořadatelé jízdy do vrchu BRNO – SOBĚŠICE (dejž jim pánbu věčný elán) nás poctili Cenou za eleganci, a mně podvakrát věnovali Cenu pro nejstaršího účastníka. Už v r. 2009 a 2010. Třetí jsem předešel námitkou, že věk sám o sobě není žádnou zásluhou a je mnoho záslušnějších. Přírodní zvláštností se stáváme až tak po devadesátce. Proto při své splátce Aerovkáři (odebírám od 1966) smekám před všemi, kteří se zasluhují o navyšování jeho kmetského věku, a neúnavně se starají o veškeré veteránské akce. Petru Hošťálkovi navíc závidím jeho bravurní aerovkářskou ruku. S úklonou zdravím zejména paní Jaroslavu Brutarovou, a pokud jsem jí nepoděkoval za její milý dopis z šedesátých let, buďž mým pokáním i tento vzpomínkový výtvar. Vlastně netvor, protože „méně by bylo více“. Jenže právě tohle amatéři neumějí.

Ať nám benzinová koně jdou!



S. Srba

Jak viděl spor AERO s ČSD Vladimír Formánek.

Nahrávka, pořízená na historický magnetofon koncem šedesátých let, se už dávno ztratila, něco najdu v děravé paměti, ale nenapodobitelný styl vyprávění Vladimíra Formánka nedovedu přiblížit.

Pro rozhodnutí sporu, jestli je výhodnější cestovat vlakem nebo aerovkou, připravila továrna 7 vozů Aero, typ 18, 20 a 30. Do všech vozů bylo pod úředním dohledem natankováno po třiceti litrech benzínu a nádrže byly zaplombovány. Do prvního vozu řízeného Vladimírem Formánkem usedl předseda senátu dr. Wirt, druhý vůz roadster Aero 30 řídil pan Kepka, spolujezdec byl soudní rada Dvořák, třetí vůz otevřený Aero 30 řídil pan Frei, spolucestující byli dr. Hvízdálek a soudní znalec. V ostatních vozech jeli členové komise.

Za Německým Brodem odbočila kolona na rozmoklou, téměř nesjízdnou lesní cestu, a projela až na mýtinu, kde bylo podá-

no občerstvení, vezené v koších, a komise sepsala protokol o prvním úseku cesty. Na trase byly i serpentiny Masarykova okruhu. Při další zastávce bylo změněno obsazení, na přední sedadla Aero 30 se usadily tři osoby, do kufru Aero 18 jedna osoba.

Kolona budila velkou pozornost, po celou cestu byly vozy Aero fotografovány a filmovány. Po příjezdu do Bratislavy bylo do nočních hodin prováděno měření benzínu a psaly se protokoly. Vladimír Formánek a někteří další řidiči pokračovali pod viechou, sotva ráno stačili doprovodit komisi na nádraží, ale v Praze byli dřív než mezinárodní rychlík.

Rozsudek soudu byl šalamounský: auto jeví se levnější a rychlejší, ale vlak je pohodlnější, protože během cesty je možné se procházet a použít WC.

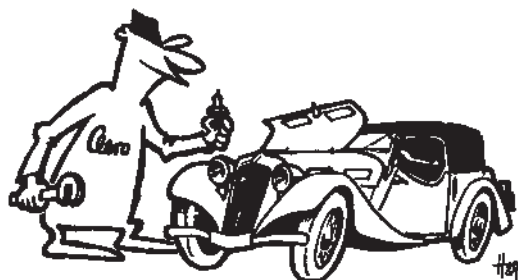
Jaroslava Brutarová

Nejen články o aerovkách najdete na www.jaroslava.brutarova.cz

Galerie aerovek

Do „Galerie aerovek“ posílám fotku cinkáče, koupenou v antikvarinátu. Bohužel nemohu doplnit žádnými údaji. Opět – možná náhodně – někdo ze čtenářů Aerovkáře pozná vůz nebo posádku.

Petr Klusák



Chceme mít aerovku autentickou?

Originalita vozů Aero 500 – 1000

Malé aerovky – jejich původní vzhled a vybavení
2. pokračování

Na stránkách Aerocarclub.cz už najdete naskenované kompletní ročníky obnoveného časopisu Aerovkář od roku 1965 do roku 2010. Podrobné články Petra Hošťálka Original Aero servis jsou v ročníku 1969, čísla 11 a 12 a v ročníku 1970 čísla 3 a 4.

S Petrovým svolením z nich trochu opisuji a používám některé z jeho typických pérovek.

Ještě všeobecně.

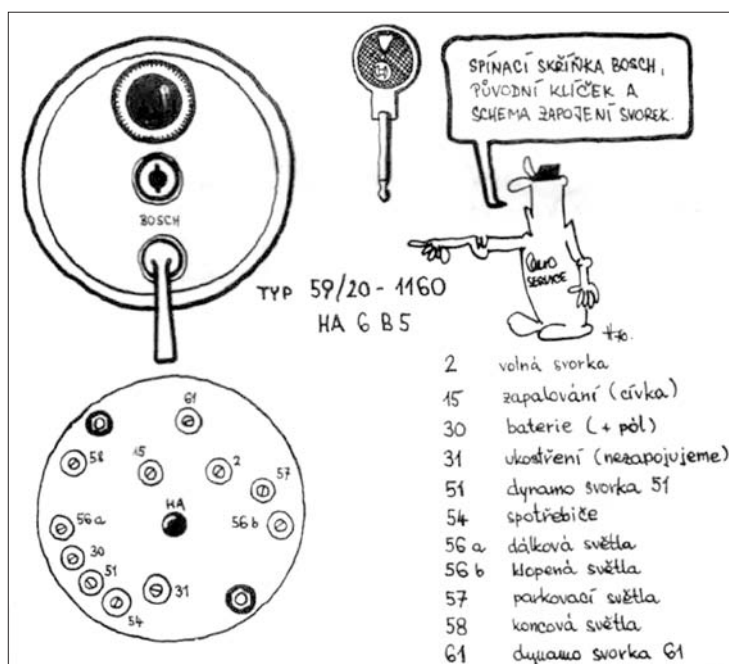
Ve třicátých letech se pro povrchovou úpravu používal nikl, v současnosti se používá a toleruje chromování. Ozdoby, různé části výbavy a doplňky z vyleštěné mosazi jsou pro aerovku nepřijatelné. Aerovka je váš soukromý majetek, můžete ji vybavit a vyzdobit, jak se vám líbí, ale po překročení určité hranice už přestává být historickým vozidlem.

Vyleštěné mohou být mosazné části chladiče, viditelné po otevření kapoty, možná i měděná trubička, přivádějící benzin ke karburátoru. (Ovšem místo trubičky můžete použít i gumovou hadičku, opletenou textilem.)

Ve třicátých letech nebyly známe šrouby s drážkou pro křížový šroubovák, aspoň na dobře viditelných místech by měly být použité šrouby s čoučkovou hlavou a drážkou pro přímý šroubovák. Když budou drážky v jednom směru, bude to už třešnička na dortu. Šrouby používané ve třicátých letech byly obvykle pozinkované nebo černěné.

Ve třicátých letech nebyly známe ani gumové kedry, používaly se bambusové pruty, zašité do materiálu čalounění, pruty nahradíte podle možnosti, třeba kabely.

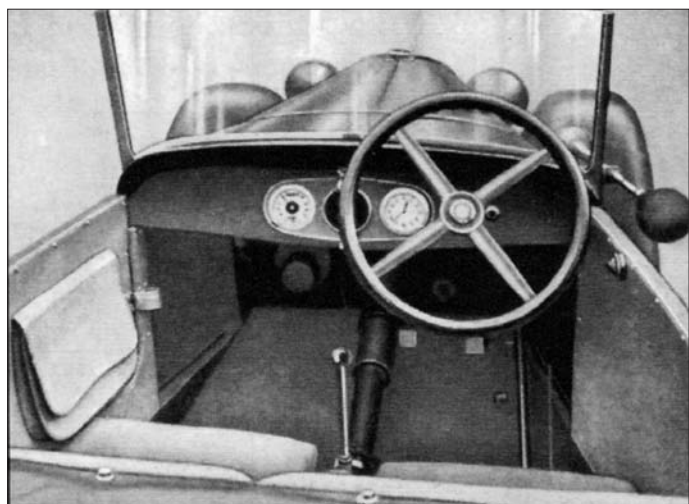
Palubní deska byla vždy v barvě karoserie, uprostřed oválová plechová podložka vždy černá, s niklovanou signou na okraji (**obr. 003a**). Na podložce osmidenní hodiny a levotočivý tachometr, průměr 80 mm, značka VDO, nebo licenční VDO Brychta, nebo AT Paris, použitelný byl i Jäger, o tom, který přístroj byl vlevo a který vpravo, se od šedesátých let vedou spory. Ve světlém voze měly přístroje černé číselníky, v tmavém voze světlé, rámeček byl vždy niklovaný. Mezi přístroji spínací skříňka, obvykle Bosch, méně Magneton Kroměříž (**obr. 001**). A na černé podložce už nic dalšího. Nad podložkou lampička k osvětlení palubní desky (**obr. 002**), obvykle Bosch, někdy Scintilla, rozsvítla se pootočením horní části. Napravo od volantu táhlo klapky vzduchu nebo sytiče. Když jsou použité elektrické ukazatele směru, přepínač je na palubní desce vlevo. U dvouválců s dvouvačkou přepínač vpravo vedle volantu slouží k přepínání pravého a levého přerušovače, při nastavení přímo je zapalování vypnuté. Byl to můj nápad, že pro přepínání směrovek jsem nechala namontovat přepínač Scintilla s kontrolkou, pro přepínání přerušovačů pak Bosch bez kontrolky. Všechny další případné kontrolky, vypínače, přístroje na palubní desce už jsou jen fantasmie bývalých majitelů. Na dalším obrázku (**obr. 004**) je palubní deska AERO 1000 po vzorně provedené renovaci 2006, zapamatujte si ji pro další pokračování. Je vidět i spodní část sklápěcího předního okna, motorek stěrače Scintilla s vypínačem je na levé straně, upevněný v otvoru ve skle, pravé raménko je ovládané táhlem. Je to jedno z možných provedení, detail přijde až s popisem litra.



obr. 001



obr. 002



obr. 003a



obr. 004

Držák volantu je hliníkový odlitek s trojúhelníkovou přírubou, může být vyleštěný. V držáku na obrázku je zámek volantu, to bylo málo používané provedení. Všimněte si, na svazku je vedle klíčku Bosch i klíč k zámku volantu. Jestli si dobře

pamatuji, nechávala jsem ho vyrobit při renovaci v roce 1967 v nějakém tehdy existujícím družstvu. Mezi spodní hranou palubní desky a bokem karoserie je někdy výztuha, bok karoserie u spodní hrany praskal. Netuším, kdy se výztuha začala používat, znám i litry, u kterých výztuha nebyla (**obr. 004a, 004b**). Na obrázku v časopise asi neuvidíte jemnou prasklinu, která vzniká pod spodní hranou výztuhy, stejný problém jsem měla po dvaceti letech od renovace mého litra. Při renovaci doporučuji výztuhu pod čalouněním, protaženou až za palubní desku. Pozor, příchytka řemenu pro omezení otevření dveří není na žádném obrázku původní. Původní chromované příchytky byly lisované z plechu (**obr. 004d**).



obr. 004a



obr. 004b



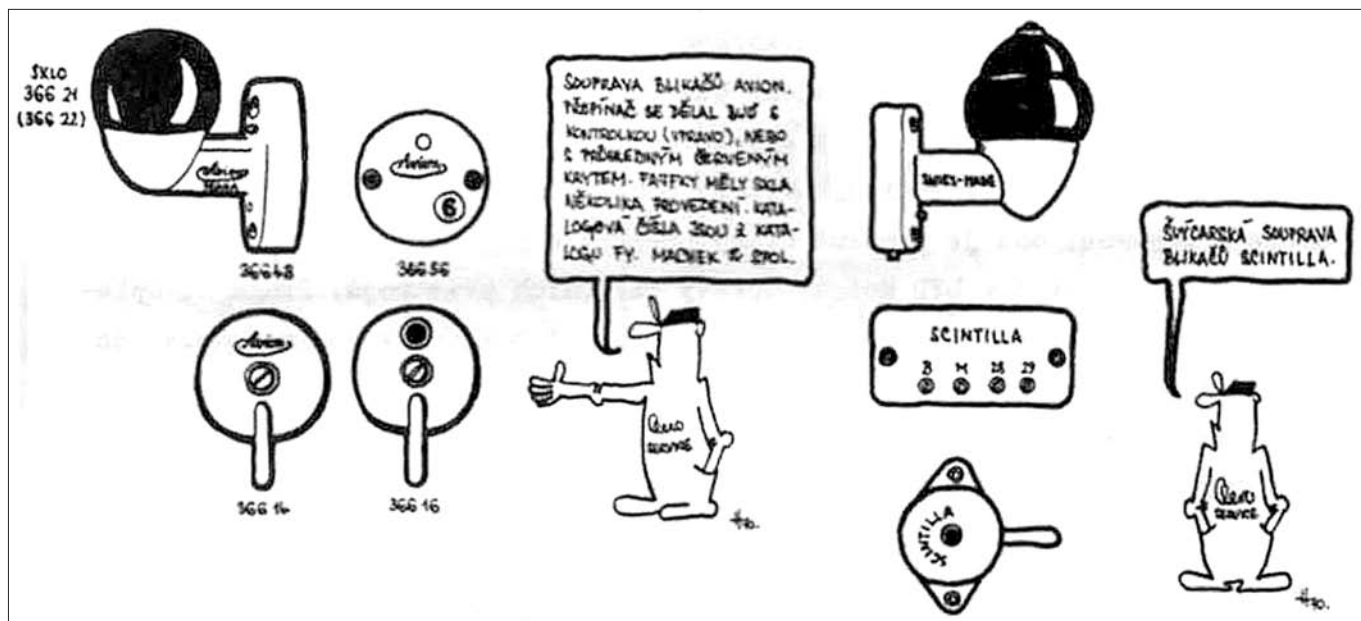
obr. 004d

Pružné držáky kapoty (tzv. kerháky) byly k blatníkům přibodované, proto byly vždy v barvě vozu. Držáky chromované, navíc ještě přišroubované šrouby s drážkou pro křížový šroubovák, mně způsobují kopřivku. Někdy jsou na horní ploše kapoty 4 dorazy, které zabráňují poškození laku při otevření kapoty, byly v některém seznamu dílů na zvláštní objednávku.

Kapota zajištěná řemenem – to je trochu naivní pokus předstírat, že moje aerovka je závodňák. V roce 1964 jsme to měli taky, původní to určitě není.

Plocha, na které je položená kapota, má otvory pro protažení řemínku.

Nevím, jak je to s ukazateli směru, kdy byly za příplatek, a kdy byly montované u každého vozu, ale tady nic nezkazíte. Byly používány „fajfky“ Scintilla, Bosch nebo Avion (**obr. 016**), na roadsterech upevněné vždy na předních blatnicích, na pravém blatníku bylo ještě zpětné zrcátko, já jsem vždy věřila, že to jediné správné je obdélníkové. Faux kabriolet měl blinkry na sloupcích předního okna.



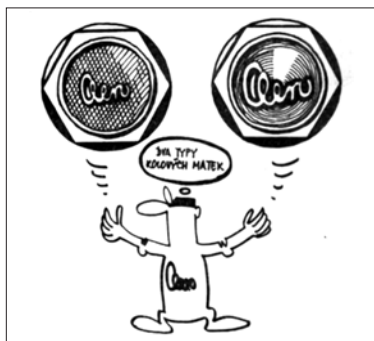
obr. 016

Osvětlení zadě vozu bylo jen na pravé straně, obvykle kruhovým koncovým světlem Bosch, v horní polovině stopka, ve spodní polovině poziční světlo a osvětlení poznávací značky. Podle současných předpisů musí být osvětlení na obou stranách, na levou stranu tedy použijte stejné. Umístění registrační značky by mělo vyhovovat předpisům, provedení by mělo odpovídat době. U mého litra jsem měla na pravé straně dobovou poznávací značku, na pravé straně tabulku CS. Registrační značky historických vozidel byly menší než dnes, nahoře zkosené rohy, od roku 1985 do roku 2006 jsem ji měla připevněnou řemínkem na náhradním kole – a nikdy to nikomu nevadilo.

Kola byla běžně dodávána v šedé barvě, někdy prý i ve žluté, jiná barva byla za příplatek. K vyleštěným drátům z nerez a chromovaným ráfkům se nedovedu vyjádřit, považuji to za přinejmenším za diskutabilní.

Centrální matice kol bronzové, chromované, šestihran 60 mm (měřeno opotřebované), závit M 55x1,5, provedení (**obr. 005**), to starší je opravdu zřídka k vidění. Poznámka: matici s opotřebovaným závitem zachráníte tím, že ji 6x naříznete, šířka řezu 1 mm, délka až k počátku šestihranu, po dotažení se kužel sevře jako kleština (**obr. 006**). Foto jediné matice, která mi zůstala jako suvenýr. Některý z dřívějších majitelů modernizoval aerovku namontováním krytů kol, proto je v matici otvor – a proto

jsem ji nikdy nepoužila na autě.



obr. 005



obr. 006



obr. 007

Je možné, že u prvních vozů nebyly matice kol pojištěné, doporučuji, ve vašem vlastním zájmu, je vždy pojistit. Pojistka je na obrázku, materiál nejlépe nerezový plech, ohnuté patky se zacvaknou mezi dráty kol. Určitě je možné koupit repliky. Připevnění rovné pojistky k drátům řemínky nebo kroužky ke klíčům už jsem viděla, je to nepůvodní fantasie z nouze.

Materiál, možná, že i provedení čalounění bylo možné vybrat, byl prý nabízen i materiál se vzorkem hadí kůže, zvláštní druh materiálu i kapsa na vnitřní straně dveří byly za příplatek. Za příplatek byla i tuhá kapsa vpředu uvnitř karoserie. Na foto (**obr. 007**) je čalounění stejné jako po první renovaci mého litra, šil ho bývalý zaměstnanec továrny Aero, stejně jako kryt na složenou střechu, prý zaručeně podle původního provedení, ale byl vždy na zvláštní objednávku.

Přední okno je z bezpečnostního skla, zasunutého mezi 2 U profily, připevněné k bokům karoserie trojúhelníkovými přírubami a šrouby s drážkou pro šroubovák. Přední hrana U profilů je nahoře protažená do háčku pro upevnění natažené střechy.

U prvních vozů měla střecha 2 žebra, zadní strana byla svislá, střecha končila hned za opěradlem. Novější provedení střechy má 1 hlavní a 2 pomocná žebra. Pomocná žebra umožňují napnutí nasazené střechy. Žebra jsou ze slabostěnné trubky oválného tvaru. Zadní strana střechy je šikmá, končí u horní hrany kufru, tam je přišroubovaná do dřevěné lišty. Na bocích se natažená střecha připíná druky, neměly by vypadat moc moderně. Správně ušitá střecha má jakési klopky, za klopku na zadní straně je střecha přišroubovaná, střecha klopku i šrouby zakrývá a končí přesně u karoserie. U horní a zadní strany bočních oken jsou klopky z vnitřní strany uvnitř. Vpředu je do střechy zašitý pruh, do kterého se zasune tyčka pro upevnění střechy do držáků předního okna, střecha zakrývá tyčku zepředu i z boků. Mějte trpělivost, až tyto detaily uvidím, vyfotografuji je.

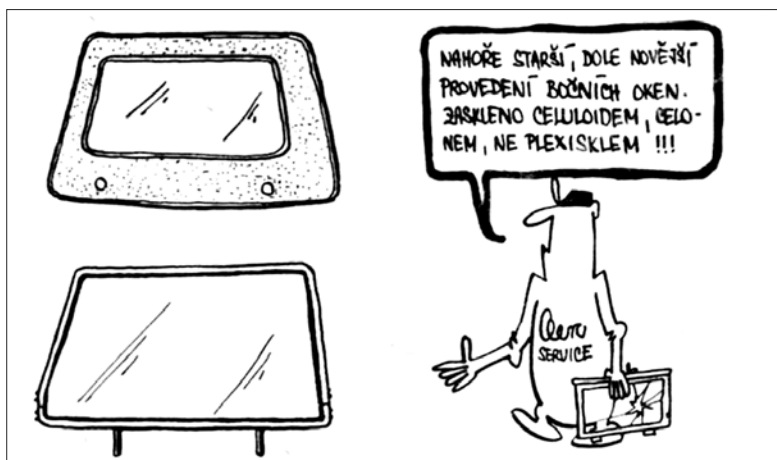
Kryt na složenou střechu a na rezervu byl za příplatek.

Doporučuji střechu vždy natahovat ve dvou, stejně napínat pravou i levou stranu.

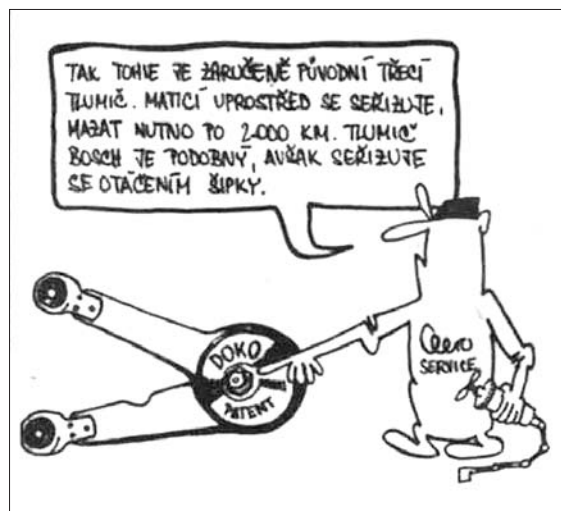
Boční okna (**obr. 008**), starší provedení je celuloid zašitý do rámu ze střešovice, připíná se ke střeše. Novější provedení má spodní hranu z L profilu vytvarovaného podle karoserie, obě boční a horní hrana rámečku je hluboký U profil ohnutý z plechu. Na spodní hraně jsou čepy, kterými je okno zasazeno do otvorů ve dveřích, nebo naopak, na horní hraně dveří jsou svorníky, na které se nasadí dolní rám okna a upevní maticemi. Těsnění mezi předním a bočním oknem je pruhem kůže, přinýtovaným na přední hranu bočního okna. Při zavření dveří má kůže zůstat uvnitř.

tlumič výfuku nad pravou stupačkou je vždy zakrytý, u prvních jednoválců je kryt plný, později přibyla žebra, v přední části otevřená dopředu, v zadní části dozadu. Jak je to správně na levé straně, to nevím, podle většiny původních obrázků tam nebyl žádný kryt. F. A. Elstner tam měl bedničku s nářadím, my jsme tam měli kryt, vešly se za něj náhradní díly a nějaké nářadí. Pozor, v tom prostoru by měl být stop-spínač

Tlumiče pérování jen vpředu, třecí, pákové (**obr. 009**).



obr. 008



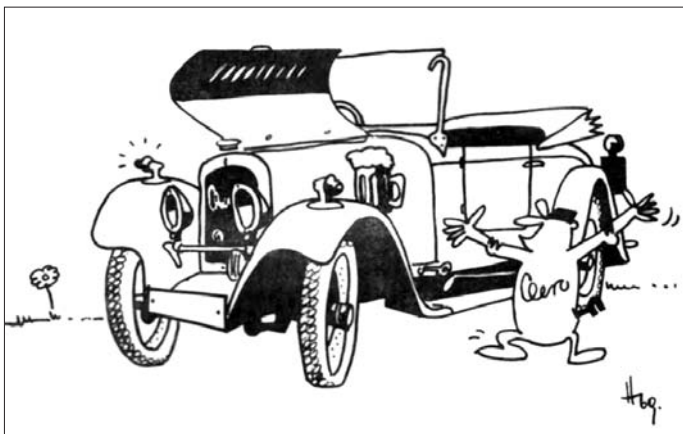
obr. 009

Ještě jeden důležitý detail: na rozích kapoty jsou přinýtované kožené chrániče, bez nich i při největší opatrnosti při otevírání kapoty poškrábete lak.

Upevnění rezervního kola na víku kufru na čepu, středění kola kruhovou podložkou s prolisem, přišroubované maticí s páčkou (**obr. 011**). Na obrázku je čep s otvorem pro zámek rezervy, podložka by měla být chromovaná.



obr. 011



obr. 012

Aero 500 (obr. 012) půllitr byl skutečně levný lidový vůz, určený hlavně pro ty, kteří dosud jezdili na motocyklu, protože na "dospělý" automobil neměli finance. Vyráběl se jako dvousedadlový roadster s nouzovým sedadlem v kufru, faux kabriolet s pevnou střechou a hard-top kupé se snímací střechou, v nabídce byla i různá užitková provedení.

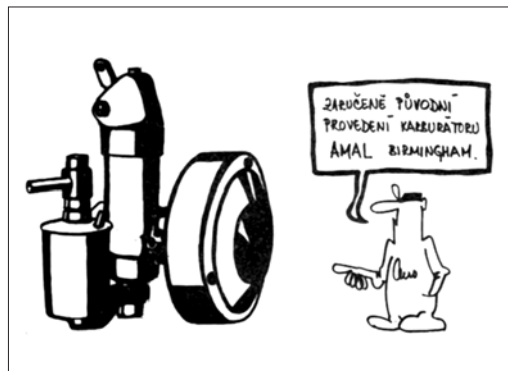
Podle podkladů pana Janečka bylo v roce 1929 vyrobeno 14 prototypů, 1930 bylo vyrobeno 105 a v roce 1930 1240 vozů.

Motor jednoválce má vrtání 85 mm, zdvih 88 mm. Karburátor obvykle motocyklový, Amal, s tlumičem sání (**obr. 013**).

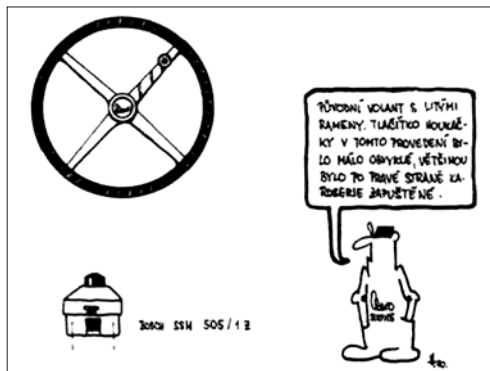
Přední náprava trubka s přínýtovanými těhlicemi.

Startování buď ruční, pákou a lankem z místa řidiče, nebo starter Bosch s automatickým vysouváním pastorku.

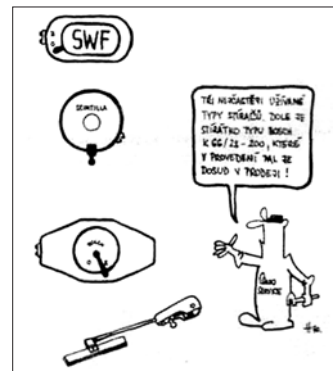
Zadní osa nedělená, náboj talířového kola podélně 1x rozříznutý a stažený tangenciálním šroubem, který osu současně zajišťoval proti otočení. Brzdové bubny nasazené na kužel.



obr. 013



obr. 014



obr. 015

Brzdy jen na zadních kolech, ovládané drátěnými táhly – důležité, ocelová lanka se protahují.

Vzpomeňte si prosím na stránky 13, 14, 15 a zadní stranu obálky čísla 1/2014.

Faux kabriolet na straně 13 pravděpodobně používal ing. Novotný. Niklované světlomety, hledáček, ukazatel směru a kryt nad předním oknem patří k dražšímu vybavení, ruční houkačka by patřila spíše k levnému provedení.

Všimněte si, faux kabriolet na str. 13 i roadster na straně 15 mají matice kol jiné, než ty, které jsou na pérovce Petra Hošťálka. Mají čelo vypouklé, v jeho středu prý byl malý nápis AERO v oválu. To jsou ty úplně nejstarší, použité na velmi malém počtu půllitrů.

Kabriolet na straně 15 je jedno z prvních, levných provedení, nemá ani ukazatele směru a stěrač, s tím trochu neladí kryt na rezervu. Někde jsem slyšela, že nejlevnější půllitry se dodávaly bez hodin, otvor pro ně byl jednoduše prázdný, asi se předpokládalo, že si je každý zaplatí zvlášť.

Mezikus mezi předním oknem a karoserií – u prvních prototypů nebyl, sklo bylo vybroušené podle tvaru karoserie. Později byl mezikus vyráběn ze dřeva, ještě dále z plechu.

Světlomety u nejlevnějšího provedení černé, značky JoRo, za příplatek v barvě vozu nebo niklované.

AERO 500, z počátku i AERO 662 měly dvířka jen na straně spolujezdce.

K tomu vždy patřila krátká řadící páka a volant, odlitý vcelku, ve středu znak AERO (**obr. 014**). Kruh dřevěný, natřený průhledným nebo černým lakem.

Klakson byl ruční, s gumovým balonkem, upevněný na pravé straně do mezikusu pod předním oknem, nebo v plechovém držáku přivařeném na pravém držáku okna.

Elektrický klakson, za příplatek, byl obvykle Bosch, s krátkým černým trombonkem, umístěný v motorovém prostoru. Ovládání většinou tlačítkem umístěným u pravého loktu řidiče.

Nejlevnější provedení stěrače mělo stírátko, ovládané ručně, páčkou ohnutou z plechu. Motorek k pohonu stěrače mohl být opět Bosch nebo Scintilla, na horní hraně karoserie byl pro něj přišroubovaný plechový držák (**obr. 015**).

Nejlevnější provedení ukazatele směru byla bílá plechová šípka, upevněná na předním okně a ovládaná ručně. Za příplatek byla šípka v bubínku, upevněném na držáku předního okna a ovládaná elektricky.

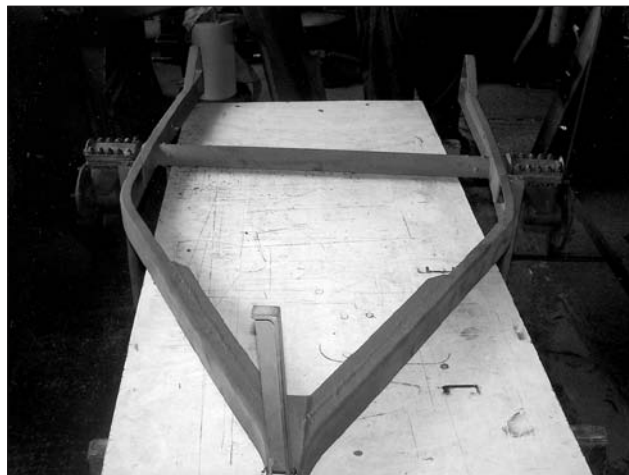
Víc už mě opravdu nenapadá, tak nashledanou příště.

Jaroslava Brutarová

Závěsné zařízení pro přívěsný vozík

Pro nedostatek místa v minulém čísle Aerovkáře nebylo možné otisknout fotografie rámu přívěsného vozíku. Z fotografií jsou patrné detaily závěsu kol, připojovacího oka a celého rámu. Rám je originální a v současné době probíhá jeho renovace.

– JK –



Značení karburátorů

Do Technické rubriky jsme získali tabulku vysvětlující význam jednotlivých písmen v označení karburátorů – viz str. 19. Pro identifikaci karburátoru je to zřejmě velmi dobrá pomůcka. Nenechme se ale zmýlit při použití nejčastěji montovaného karburátoru SOLEX 30 UAHD. V označení je písmeno A – dvoustupňový sytič, který je však nahrazen vzduchovou klapkou. Mnozí aerovkáři, kteří seženou karburátor z vozů jiných značek, však sytič na karburátoru nechávají, což je v kombinaci se vzduchovou klapkou nevhodné. Tyto karburátory byly do továrny dodávány bez sytiče s víčkem na přírubě pro sytič. Karburátory zahraniční výroby mívaly víčko s nápisem SOLEX.

– JK –

Z dotazů našich čtenářů.

Dotaz: Petr Klusák se ptá: „Proč na velké většině původních výkresů je natištěno velké **O** a pod ním je uvedeno datum – jedná se o nějakou kontrolu snad archivu? Zajímavé je, že data jsou mnohdy velice pozdní, např. rok 1953, kdy, pokud vím, automobilní výroba již neexistovala“.

Odpověď: Vysvětlení je asi velice jednoduché. Tehdejší režim neměl zájem archivovat výkresy součástí vozů, jejichž výroba byla zrušena. Tak, jako se v té době začínaly šrotovat zásoby náhradních dílů, tak se stornovaly i výkresy. Označení **O** znamenalo jediné – skartaci. Musíme si uvědomit, že výkresy, které dnes máme k dispozici, byly z továrny vyneseny tajně a pro zaměstnance, kteří se k tomu odhodlali, to byl krok velmi riskantní. Jak víme, v té době byly továrny „prošpikovány“ komunisty a všelijakými udavači. Tehdy se také rozjížděla výroba „Spartaku“ ve Škodovce a to byl také důvod udělat vše pro likvidaci stávajících automobilů.

– JK –

ZNAČENÍ KARBURÁTORŮ

JIKOV Horizontální a vertikální (26 až 40 POH a LOH a 26 až 40 POV a LOV)

	26 až 40 je velikost karburátoru v mm,
P	- pravostranný (namontován na pravé straně motoru ve směru jízdy, u vertikálních pravouhlá páčka na pravé straně),
L	- levostranný (namontován na levé straně motoru ve směru jízdy, u vertikálních pravouhlá páčka na levé straně),
O	- otočná příruba, je možno pootočit přírubu o 90°,
H	- karburátor horizontální, jednohrdlový,
V	- karburátor vertikální, jednohrdlový.

Spádové karburátory (26 až 40 SOP)

	26 až 40 je průchozí průměr rozprašovací komory karburátoru v místě škrticí klapky,
S	- karburátor spádový jednohrdlový,
SS	- dvouhrdlový,
O	- obohacovač plného výkonu,
P	- akcelerační pumpička mechanická.

Typové označení karburátorů SOLEX československé výroby (např. 30 UVAF):

	26 až 40 je velikost karburátoru,
U	- karburátor československé výroby,
H	- karburátor horizontální,
V	- karburátor vertikální,
1	- karburátor spádový,
D	- pravá plováková komora, j u karburátorů horizontálních
G	- levá plováková komora, j ve směru proudění vzduchu,
D	- sytič vpravo
G	- sytič vlevo J u karburátorů vertikálních,
A	- dvoustupňový sytič,
B	- dvoustupňový sytič, spojený s ovzduším pod čističem vzduchu,
F	- dvoustupňový sytič s vloženým tělesem,
T	- sytič s termostatem,
AT	- progresivní sytič s termostatem,
R	- omezovač otáček,
P	- karburátor s akcelerační pumpičkou.

Víte, co přinesl letošní rok?

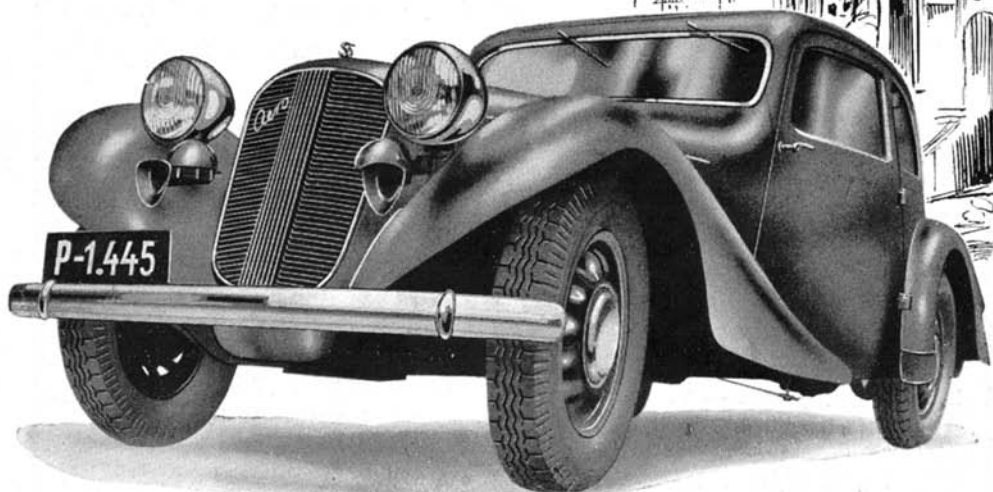
Automobilistům nové typy AERO 1938.

Přivrženci značky AERO mají smysl pro pokrok a přejí si mít vůz s posledními zdokonaleními moderní doby.

Nejzajímavějším zdokonalením automobilů AERO je automatický volnoběh. Vylučuje neproduktivní spotřebu paliva a zpřijemňuje jízdu v městském provozu, protože umožňuje plynulou jízdu krokem.

Automatický volnoběh je možno zamontovati i do starších automobilů AERO. Nepatrný náklad se Vám vyplatí u porovnání s příjmy, které Vám poskytne. Rádi Vám předvedeme tuto praktickou a úspornou novinku.

Aero



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 3, r.v. 2014.

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

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