



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



1929 – 85 let automobilů AERO – 2014
Expozice automobilů Aero (Autosalon 1929)

č. 4



Vážení aerovkáři,

85 let v lidském životě jsou téměř čtyři generace. Z toho vyplývá, že účastníci generace, kteří se narodili koncem dvacátých let minulého století, byli batolaty v roce, kdy z letecké továrny AERO vyjely první automobily. Dnes jsou z batolat téměř devadesátiletí kmeti a generace, které to celé způsobily, již bohužel mezi námi nejsou. Tak už to je na naší planetě zařízeno a není proto důvod podléhat pesimismu. Aerovky v nebyvalém počtu přežily rok 2000 a při sledování jejich stavu na různých veteránských setkáních se zdá, že nechtějí z tohoto světa dobrovolně odejít ani ve třetím tisíciletí. Labutí písní asi pro ně bude až celosvětová pohroma podobná té, která způsobila vymření dinosaurů. Mrzuté však je, že současná mladá generace již mnohdy neví, co jsou aerovky zač a odkud pocházejí, přesto, že firma pod stejným názvem i logem stále existuje, byť automobily již dávno nevyrábí.

Vraťme se o 85 let zpět. V tehdejším říjnovém časopisu Auto byl uveřejněn článek k XXI. pražskému autosalonu. Byť se v něm o aerovkách přímo nepíše, je pro nás jistě zajímavá atmosféra panující kolem takové události.

Článek vyhledal a dodal Karel Jičínský.

– JK –

Rostou ty číslice u našeho automobilového salonu měrou — pro nás starší — až nepřivětivou. Čtvrt století, naplněného událostmi radostnými i tragickými, jakých nezřel do té doby svět, leží mezi dnešním salonek a výstavkami na někdejší Zofíně.

A v těch 26 letech bylo pražských výstav uspořádáno jedenadvacet.

Široké obecnost a s ním i desetitisíce našich automobilistů přijímá každou novou z nich jako samozřejmou událost dne, neuvědomujíc si, že dlouhá řada výstav je výsledkem průkopnického nadšení a prozíravosti a houževnaté práce, která musela v mnohém z těch 21 let odvaliti hory neporozumění, usmířovati spousty křížujících se zájmů a ustavičně pozvédati vůdčí myšlenku, že pražský automobilový salon je nutností.

Často jsem se obdivoval neochvějnému optimismu a působení stejně taktickému jako vytrvalému výstavního výboru, jemuž s takovou kompetencí předsedá arch. O. Nekvasil.

Ale jen tak možno vytvořiti tradici a instituci, kterou každoročně do automobilového kalendáře řadí stejně potřeba doby jako účta k její dlouhé a krásné historii.

Podškrtávám slovo tradici, neboť zvykli jsme si — a to nejen v automobilismu — datovat svou minulost teprve ode dne obnovy naší státní samostatnosti. Je pravda, že od toho dne máme možnost úplně vyžít se národně a uplatnit i mezinárodně, ale je neméně pravda, že s desetiletou minulostí jsme v rodině starších států ceněni méně než našemu významu odpovídá.

Tradice, pokud není prázdným heslem v ústech profesionálních mluvčů a pokud není zneužívána jako brzda novým myšlenkám a činům, jest velkým morálním statkem, zvyšujícím sebevědomí národa uvnitř a vážnost a důvěru k němu venku.

Jedenadvacet let našeho automobilového salonu výmluvně hlásá, že už na úsvitě tohoto století, jemuž motorová doprava vtiskuje ráz, jsme byli mezi těmi, kteří nejen novou dopravu přijímali, nýbrž i sami k jejímu rozvoji zdařilými konstrukcemi pracovali. A na tom přínosu tohoto národa k pokroku záleží. On jest měřítkem jeho zdatnosti i vážnosti ve velké rodině národů, určuje jeho místo v neustálém jejich závodění kulturním i technickém.

AutoKRCs., resp. jeho předchůdcové Český klub automobilistů a Český klub motocyklistů, založiv výstavu a udržev navzdory nepřízní různých dob a činitelů její kontinuitu, vytvořil v ní jeden z uhlavních ka-

menů své vážnosti a posice. Je to jeden z důkazů, že klub svou vůdčí posici tvořil rozhledem a pilnou prací svých vůdců i členstva a že ji nedostal darem. V tom množství vykonané práce jest význam klubu nikoli jen ve vnějších a náhodných okolnostech, jak někteří odpůrci a nedočkaví dědicové jeho prestiže sobě i jiným namlouvají.

A v okolnosti, že AutoKRCs. k dílu jím založenému a jeho práci upevněnému v době vhodné přizval i jiné činitele, na výstavě účastnéné, jest podán další důkaz státnické zralosti jeho vůdců dra E. Miříčky, tov. Tanzera a arch. Nekvasila. Klub, ať jakékoli má zásluhy a práva z jeho obrovské, téměř veskrze průkopnické práce vyplývající, nikdy se nenechává vésti sobeckými důvody, nýbrž prospěchem automobilismu s pečlivým zřetelem k individuálním zájmům každé jeho složky.

Letošní salon má rekordní účastenství. Je to jednak důsledek mohutně pokračujícího rozvoje motorové dopravy, jednak uznání užitečnosti salonu, uznání, které sice občas může býti zatemněno vlivem zvláštních okolností, ale které vždy na konec vítězí, jakmile se začne klidně uvažovati.

Letošní salon má ze všech dosavadních nejpozdější termín. Jest snad známo, že dlouho býval pořádán na jaře. To bylo v době, kdy automobil, jsa především nástrojem sportovním, byl závislý na sezoně. Když se automobil stal dopravním prostředkem, nezbytnou výzbrojí hospodářského života a služebnictvem sociálních potřeb, padla tato závislost, a salon byl přeložen do časného podzimu. S tímto termínem byl spokojen sice domácí průmysl, ale dovozci vytýkali, že jsou jím handicapováni, neboť jejich továrny prý si uchovávají novinky pro pozdější pařížský salon.

A tak letos následuje pražský salon jako první po pařížském, ba koná se současně s jeho oddílem motocyklovým a cyklistickým a předchází o nějaký den jeho oddíl vozů »užitkových«.

Jsmo bezvýhradnými přáteli letošního termínu, který bychom rádi viděli stabilisován. Doufáme, že úspěch salonu bude přes pozdní, chladnou dobu roční takový, že bude možno při něm setrvati nebo ještě spíše jej posunouti dále do podzimu za předpokladu ovšem, že bude zařízeno vytápění paláce, které technicky nemůže činit nesnázi.

Ale tážete se: Co uvidíme na salonu? Nuže, odpověď:

Vůz bezpečnější, pohodlnější a hezčí, než byly všechny ty, které nám úsilí techniků všech zemí dosud dalo.

Vil. Heinz.

!!! 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 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 !!!



Vzpomínka na první představení vozů AERO



první vavříny v nespočetné řadě dalších sportovních úspěchů. Továrna nemohla přesvědčivějším způsobem prokázat kvalitu svého nového vozítka. Výkon 3.718 kilometrů (o téměř 1.000 km více než druhý M. Budík na Ence) byl odměněn plakétou vítěze kategorie, cenou výstavního výboru nejlepšímu malému vozu, zlatými hodinkami firmy Vacuum Oil Co. a cenou firmy Bosch za nejlepší výkon vozidla s motorem nejmenšího objemu. Z rozpisu denních etap je vidět, že bez dvoudenního nádavku by aerovce vítězství jistě uniklo:

Neděle	20. X.: Praha – Strasbourg	– 636 km
Pondělí	21. X.: Strasbourg – Paříž – Le Mans	– 686 km
Úterý	22. X.: Le Mans – Brest	– 400 km
Středa	23. X.: Brest – Paříž – Sézanne	– 729 km
Čtvrtek	24. X.: Sézanne – Stuttgart	– 603 km
Pátek	25. X.: Stuttgart – Praha	– 467 km
Sobota	26. X.: Praha – Hamburg	– 696 km
Neděle	27. X.: Hamburg – Praha	– 696 km

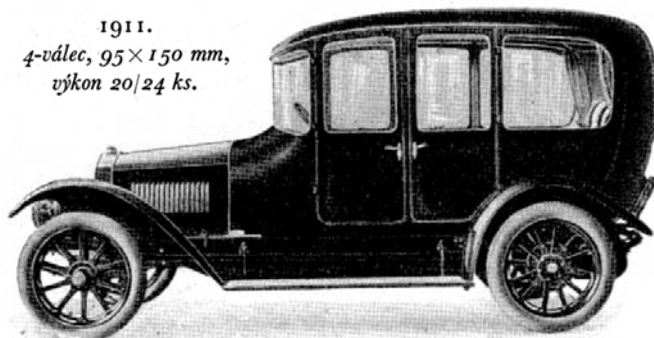
hledna jako nekonečné přímky, ztrácející se v mlžném obzoru. Jelo se trvale na plný plyn a nastávala únava malého motoru, z počátku zvýšený šelest, až náhlé zakvičení a motor se zastavil tak dalece, že i po vychlazení se nedalo setrvačником ani pohnout. Prvá myšlenka na zadřený píst byla lichá, následovala záchranná práce a to v žáru poledního slunce. Naštěstí jsme zastavili ve stínu stromu, vedle kterého byl uříznutý pařez. Následovalo kompletní rozebrání klikové skříně. Bylo shledáno, že jediné velké válečkové ložisko se horkem smrštilo natolik, že válečky se natlačily k hřídeli a přestaly se otáčet. Při nedostatku nářadí – stahováku – jsem kroužek sesunul úhozy hřídele na pařez. Konečně se podařilo hřídel vyjmout, avšak vysypaly se válečky a jeden se v trávě ztratil. Vyslal jsem B. Turka do vzdáleného statku vypůjčit brousek i přinést vodu do chladiče, což se neobešlo bez humorné konverzace Turka se sedlákem, který ostatně byl dobrým člověkem. Při neznalosti jazyka byla to svízelná domluva. Jako Robinson Crusoe jsem brouskem na kosu uvolnil obvod natolik, že se podařilo ložisko znovu sestavit a uvést motor do chodu. Následovaly ještě dvě vážné události, jež jsme zdolali. Z cesty jsme se vrátili o den dříve, než byl termín zahájení salonu. To nás ponouklo k tomu, že jsme si soutěž prodloužili ještě o pokračování do Německa.“

Dvojice Turek-Nahodil se pak v dalších letech objevovala na startu řady závodů a soutěží a úspěšně spolu s dalšími jezdci propagovala „malý vůz pro velké cesty“.

Na autosalonu vystavila firma AERO otevřený vůz a „faux cabriolet“, mezi nimi stál – ač jen na poslední tři dny – Turkův soutěžní vůz. Aerovky vzbudily ihned velký zájem a přicházeli zákazníci s objednávkami. Jejich požadavky však nemohla továrna okamžitě splnit. V roce 1929 bylo vyrobeno kromě prototypu a dvou zkušebních automobilů pouze několik dalších vozů, do začátku sériové výroby v následujícím roce jich – jako počátečních z první stokusové série – bylo celkem deset s výrobními čísly od 001 do 010. Byly to automobily továrny – k prodeji byly určeny vozy od výrobního čísla 011.

LAURIN & KLEMENT, AKG. SPOL.

1911.
4-válec, 95 × 150 mm,
výkon 20/24 ks.



K XXI. Mezinárodní výstavě automobilů v Praze 23. až 31. října 1929 byl uspořádán III. ročník Hvězdicové jízdy. Přihlásilo se 126 motocyklistů a 47 posádek automobilů a mezi nimi i dvojice Turek-Nahodil na Aero 10 HP. Kromě soutěže jednotlivců byla poprvé vyhlášena i klasifikace klubových týmů. Ujeté vzdálenosti se započítávaly vzdušnou čarou mezi městy. K velkému a všeobecnému překvapení zvítězili Turek s Nahodilem a značka AERO tak získala

Celkem to znamenalo 4.913 skutečně ujetých kilometrů bez jediného trestného bodu a 2.980 získaných bodů. O této první soutěži s propagačním záměrem Antonín Nahodil vyprávěl: „*Turkovi jsem měl být zárukou, že se zpět vrátíme, jako dosud vždy, vlastní silou aerovky. Zvolili jsme si údajně nejdelší cestu „až na konec světa“ do Finis terre, krajiny Bretaně ve Francii. Měřeno z Prahy přes Nancy, Paříž, Le Mans, Brest a zpět měří právě 4.000 km. Až za Paříž šlapala aerovka bezvadně. Odtud dále pokračovaly silnice do nedo-*

KOUZLO VOLANTU

„Kolik?“

„18.800.—“

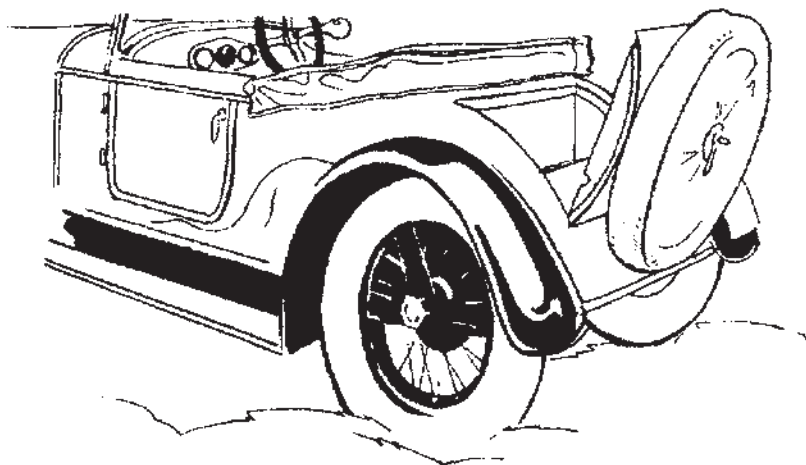
„Prosím Vás nežertujte. To snad myslíte motocykl“

„Ne, krásné, šikmé, malé auto pro tři osoby.

Osmnáctisícosmsetkorun“.

„Komu to povídáte?“

„Vám, protože vím, co už tolik let bylo Vaším ideálem. Konečně jste se dočkal“.



Ano, dočkal. AERO továrna letadel, zabývající se od několika let také problémem malého vozu, dodává nyní po nesčetných konstrukčních a praktických zkouškách, ze seriové výroby za cenu motocyklu typ nového, malého, ideálního auta, které co do účelnosti konstrukce a ekonomie v provozu nemá sobě rovna.

Naše nové auto jmenuje se AERO, má tři sedadla, snímatelná kola, starter, dobré brzdy, výtečné perování a při ceně Kč 18.800.— není na něm nic lidového. Má půvab, má linie a prvotřídní dílenské zpracování. Se zkušebními vozy byly ujety nesčetné tisíce kilometrů a naše AERO budilo obdiv všude, kde se jen na chvíli zastavilo. V dobré paměti je ještě ložská hvězdíková jízda, při níž zkušební vůz ujel trať z Prahy přes Německo, Francii do Brestu a zpět a dále trať z Prahy do Hamburku a zpět, během 8 dnů bez nejmenšího defektu a získal první cenu.

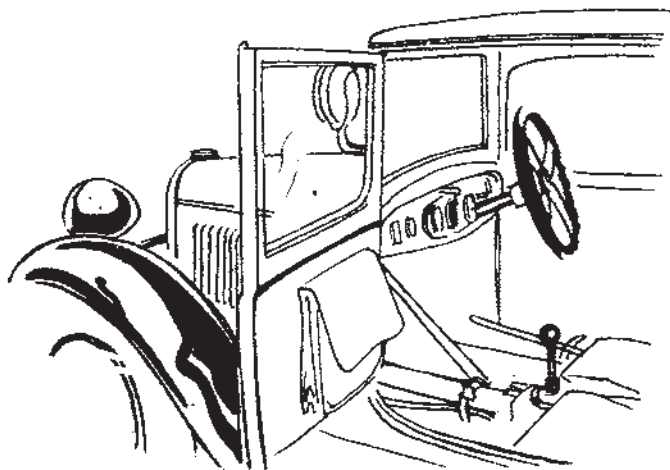
Některé z četných předností vozu: Velmi dobré perování i pro špatné silnice. Po zatáčkách ostře projetych vrací se vůz sám do normální polohy. Ovladatelnost v městském ruchu i v nejprudší jízdě přímo nápadně snadná. Vůz hravě překonává každé stoupání a ve chvíli akceleruje z volné jízdy do tempa 70 km. Sedadla mají stejné rozměry jako sedadla velkého vozu. Zadní místo prostorné. Elektrický starter. Kromě toho ruční startování s řidičova sedadla. Dobrá střecha s postranicemi. Neobyčejná jednoduchost konstrukce. Žádné ventily a žádné choulostivé součástky motoru. Tichá změna rychlosti.

ALE HLAVNĚ CENA.

Zajisté nyní Vy všichni, ať už Vaše povolání Vás víže k venkovu, nebo k horečným tepnám velkoměsta, kde lidé jsou většinou otroky svého času, vezmete do ruky tužku a vypočít-

táte si všechny praktické možnosti AERA. Tento malý, elegantní vůz učiní Vás pány Vašeho času, dá potřebné tempo Vašemu podnikání, osvobodí Vás z hlemýžďího zakletí tramvaje. Nebudete už přeshlapovat, nebudete se zlobit, nebudete už večer počítat, kolik jste za den promarnili hodin, kolik Vám ušlo konnexí a dobrých příležitostí obchodních nebo společenských. Teprve tehdy, až budete mít v ruce volant, budete mít v ruce úspěch.

Ale půvab a účel neleží jedině v tom, aby Vám naše malé AERO pomáhalo při výkonu Vašeho povolání, jde tu také o dny Vašeho prázdna a oddechu. V těchto

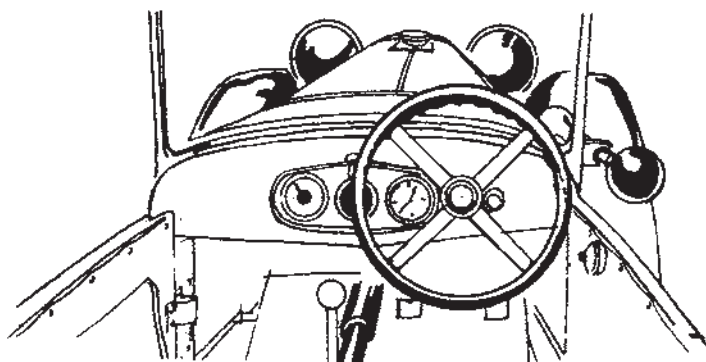


chvilkách stává se tento čtyřkolý služebník ve zvýšené míře Vaším kamarádem a o závod s přečpanými vlaky vyveze Vás pohodlně ven, do volné přírody. Všude, kam se Vám zlíbí. A tu teprve Vy všichni, kteří jste dosud nejezdili, poznáte to hlavní, poznáte k o u z l o v o l a n t u. S rozkoší dosud neochutnanou ovládnete silnici. Její prach nebude už před Vámi, nýbrž za Vámi. Poznáte krásu pikniků v líbezných lesních zátiších, budete si podle libosti vybírat v řekách. Zastavíte se, kde Vám bude nejpříjemněji. Vyjedete, kdy chcete. Vráťte se, kdy chcete. Vaše záliby a čas budou záviset na Vás, nikoliv na konduktorech. A spravíte si své nervy. Seznáte, že řízení auta není něčím rozrušujícím, nýbrž soustředujícím a uklidňujícím. Každý moderní lékař doporučuje dnes volant jako duševní lék, jako odpočinek od denních starostí.



A tu snad konečně přijde řada i na Vás, kteří se dnes s nadšením oddáváte motocyklovému sportu. Podlehnete dříve či později vrozené touze po pohodlí a s chutí usadíte se v opravdovém autu, v rozkošném, malém AERU, jehož cena rovná se ceně Vašeho nynějšího vozidla a bude Vás lépe reprezentovat.

Jedním slovem jest na Vás, abyste si dopřál přepych automobilu.



MOTOR: dvoutaktní, jednoválcový, vrtání 85 mm, zdvih 88 mm, obsah 500 cm³, výkon 10 HP při 2700 obrátcích

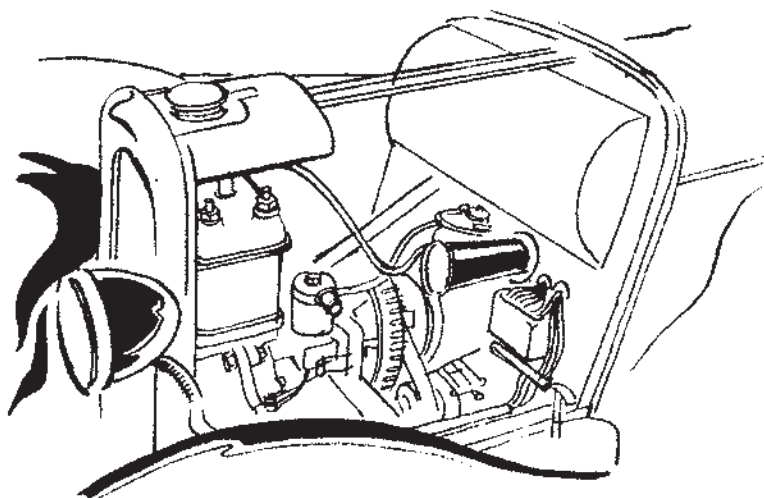
CHLAZENÍ: termosyfonové

MAZÁNÍ: motorměs 0.4 l oleje na 10 litrů benzinu, ostatní částí tlakovou pumpou

ZAPALOVÁNÍ: bateriové

NÁDRŽKA: na 20 litrů, přítok do splynovače spádem

SPOJKA: kuželová suchá s asbestovým obložením



PŘEVODOVÁ SKŘÍNKA: 3 rychlosti v před, jedna v zad

ZADNÍ OSA: z chromniklové oceli v elektronových pouzdech

PŘEDNÍ OSA: rourová s velmi silnými klouby

ŘÍZENÍ: ozubenou tyčí s amortizačním zařízením

BRZDY: nožní a ruční na obě zadní kola

PEROVÁNÍ: čtvrteliptickými pery

ELEKTRICKÉ ZAŘÍZENÍ: dynamo a starter Bosch 6 V, baterie 40 Amp. hod., reflektory Bilux s dvojitým vláknem a městským světlem, zadní světlo se Stop lampou

KOLA: drátěná s pneumatikami Dunlop 27 x 4

ROZMĚRY: rozchod 1050 v předu, 950 v zadu, rozvor 2230, délka vozu 3200, šířka 1190, výška se střechou 1480

VÁHA: 480 kg

RYCHLOST: 70 km za hod.

SPOTŘEBA: cca 8 litrů na 100 km

AERO

*Továrna letadel
Praha-Výsočany.*

Připravil Karel Jičínský

Ing. Josef Voříšek – FOTOSALON
(pokračování IX.)

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

Část b) – dokončení z minulého čísla.

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
1939	Aero 662ccm zad. náh. /švestka/ čís. 1.	M	Ing. Michl & p. Voříšek	-	Zhotoven 1 vzor /storno/
1939	Aero 30 zad. náhzen	PZ	Ing. Michl & Nahodil	-	Zhotoven 1 vzor /srušen/ byl používán ve výpravě Aero
1939	Ležnička	NB	Ing. Novotný Bř.	Ovesný	Proveden 1 kus /storno/
1939	Švestka čís. 2.662.	M	Ing. Michl & p. Voříšek	"	Proveden 1 kus v r. 1940sruš.
1939	Centrální masání	ZL	Ing. Hod. + Michl	Ing. Hod.	Provedeno, nesavedlo se.
1939	Šlapací 4 kolka	ZS	Ing. Michl & Nahodil	Ovesný	Výkres. sprac. v dílnách nedohotoveno.
1939	Synchronní skřín 30HP	L	Nahodil	p. Procházka	Provedeno do serie.
1939	Dětské šlapací auto	DA	Ing. Michl, Zrna Strauch	Ing. Hočinář p. Procházka	Seriová výroba hraček.
1939	Koloběžka s pedály	-	p. Zrna	-	Projekt, 1 vzorek, nepoužito.
1939	Dětský kočárek	DK	p. Franzl, Dostál	p. Procházka	Seriová výroba
1939	Vlečný vozík s gum. pérováním	VV	Ing. Novotný Bř.	" "	Serie 300 kusů
1940	Švestka III. 700ccm auto central. nosník	M	Ing. Michl + Voř.	-	Vypracován projekt /srušen/
1940	1 válec náklad. pro tovární potřebu	-	Ing. Michl + Pikart	p. Procházka	Zhotoven 1 vůz
1940	Auto 2 vál. Pony s gum. pérováním č. 1	P	p. Novotný Hoř.	p. Ovesný	Zhotoven 1 vůz
1941	Pony se spirál. péry	P	" "	" "	Předěláno z Pony 1.
1941	Auto 4 sed. šválo. 1500 p. osa křiv. podél.	R	" "	" "	Zhotoven 1 prototyp
1942	Rekord č. 2 změna karos. a před. osy i mot.	R	" "	" "	Zhotoven 1 vůz
1942	Ventilátor "GRUNERT"	ZL	" "	" "	Zhotoven 1 kus
1942	Před. osa R 2 konst.	ZR	" "	" "	Zhotoveno po 1 kuse
1943	Přehledy, nařízení úspory materiálů	I	" "	" "	Administrativa
1943	Svítilna na 30 HP	L	" "	" "	Zavedeno hromadně, předělávky
1943	Přední osa R paralel.	R	" "	" "	Provedeno na 2 prototypoch
1944	Auto Rekord IV. nová karos. i rozehod. chasí	R	" "	" "	Zhotoveno do března 1945
1944	Generátory "Zeuch"	vl	" "	p. Procházka	licenčně vyráběno v seri.
1944	Aero 40, 4 vál. 1324	N	" "	-	Projekt mot. a spojky hot. zamínuto, neodsláno.
1944	Jednokolový vlečný vůz	ZVG	" "	-	Vyroben 1 kus uskladněn.
1945	Plynový ventil "Dedek"	" "	" "	p. Ovesný	Provedeno, skří se



Aerojízda 2014 – očima pořadatele

Tak to máme za sebou. Další ročník Aerojízdy (a opět poslední) šťastně skončil a zbývá už jen závěrečná rekapitulace. Takže, zúčastnilo se 44 vozidel, z toho 34 aerovek. Trať měřila zhruba 60 km a zavedla nás silničkami Českého krasu a Dolního Poberouní

na prohlídku Skláren Rückl v Nižboru. Podle ohlasů se Vám tam líbilo, my si tam zajedeme někdy jindy. Tímto děkujeme všem zúčastněným, kteří přijeli i přes nepříznivou předpověď počasí.

Odpoledne nás zastihl déšť, takže jsme se museli stísnit pod střechu restaurace. Nemile nás překvapil přístup majitelů a obsluhy restaurace, kteří, ač věděli kolik mají čekat lidí, nejevili o nás moc zájem. Asi měli po sezoně už vyděláno a naše peníze zjevně nepotřebovali.

Ti, kteří spěchali domů, jeli domů za deště. My, kteří jsme vydrželi až do konce, už jsme si užívali cestu za sucha a bez střechy. Takže příště nespěchejte ☺.



Všimli jste si? Příště, jestli bude příště, záleží vlastně hlavně na Vás. Jestli jste ochotni přijet kousek dál od Prahy (pro někoho to zase bude blíž), chceme se posunout zase kousek dál, opět kolem Berounky, ale někam, kde pro Vás zase objevíme jiné trasy, jiné cíle. V hlavě už se plán rodí, rádi bychom znali Váš názor. Takže napište nebo volejte, těšíme se na Vás.

Za pořadatele Jindra Šlesinger

Tel.: 604 202 699

E-mail: slesinger3@seznam.cz

Aerojízda 2014 – očima účastníků Chrutenice 20.9.2014

Předpověď počasí na sobotu a neděli. Úterý – bouřky, déšť. Středa – déšť, bouřky. Čtvrtek – bouřky, déšť. Pátek – déšť, bouřky. Sobota ráno – modrá obloha, slunce, sem tam mráček. Je rozhodnuto. V chatové osadě Důle u Hradových Střimelic skáčeme (lezeme) se sousedem důchodcem spolujezdcem Pavlem Teleckým do aerovky a vyrážíme. Ondřejov, Mukařov, Říčany, Praha Strašnice, Jižní spojka, Barrandovský most, barrandovský kopec, jenom včas opustit zelené dálniční značení. A najednou cedule „s poplatkem“. Takže jsme do Loděnice opotřebovali dálnici dálničně neoznačovaným autem. Fuj. V Loděnici jsme si oddychli, kousek se vrátili, odbočili doleva, projeli Chrutenicemi až do Caravan campu Valek. Tam nás přivítalo sluncem a úsměvem rodiny Šlesingerových zalité parkoviště se slušným stádem aerovek. Přivítání, zapsání do startovní listiny, nechyběl koláček na uvítanou a honem zpět na parkoviště zdravít se a vítat s ostatními stále příjíždějícími aerovkáři.

Našli se i tací, kteří přijeli jiným pěkným vozem. Můžeme se radovat a být pyšní, že špičkově renovované aerovky, bez ohledu na typ, stále přibývají. Abych někoho nevynechal, nechtěl jsem žádnou aerovku jmenovat. Ale nedá mi, abych se o jedné nezmínil. Na Aerojízdu měla premiéru, já ji viděl poprvé v životě ač ji znám alespoň 15 let. Dílem z vyprávění a dílem z fotografií pořízených v různém stádiu renovace. Je to kabriolet Aero 50 Jana Wagnera. Ten se nedá popsat, ten se musí vidět! Honzo gratuluji.

Ale zpět do Caravan campu Valek. Z terasy restaurace nás přivítal usměvavý Jindra Šlesinger, seznámil nás s programem, udělil několik otcovských rad a pozval na start první etapy. První úkol. Zastavit předkem vozu co nejbližší ke stojanu a nedotknout se ho. Tam jsem zazářil jako nešika, protože délka čumáku mojí aerovky se značně rozešla s mojí představou. Zastavil jsem daleko, jako kdybych jel alespoň s Jaguárem. Vzhůru do první etapy. Doleva, doprava, nahoru, dolů, kousek zpět, zapomněli jsme odbočit, doleva, doprava, nahoru, dolů, Nižbor. Na parkovišti sklárny Ruckl Crystal nás vítá usměvavá rodina Šlesingerovic a průvodkyně s malými dárky, které nás seznamují s výrobou broušeného skla a provází provozem sklárny.



V nižborské sklárně.



Ruční broušení skla.

Návštěva vzorkové prodejny skla a start do druhé etapy. Na obloze se začínají stahovat mraky. Doleva, doprava, nahoru, dolů, kousek zpět, zapomněli jsme odbočit, doleva, doprava, nahoru, dolů, průjezd Berounem, Loděnice, doleva Chrutenice, Caravan camp Valek. V cíli nás vítá usměvavá rodinka Šlesingerovic. Druhý úkol. Test z historie. Tentokrát nikoliv nešika, ale pitomec. Je čas na malé občerstvení, pokecání s přáteli a poslech dixielandu ze Zdic. Trochu začalo pršet, malá přeháňka. Vyhlášení výsledků s laskavým humorem Jindry Šlesingera, odměna zúčastněných, natažení střech a vydatný déšť. Ani ten dobrou náladu z příjemně prožitého dne nemůže zkazit. Využíváme díru v mracích, loučíme se, a vyrážíme směr Důle u Hradových Střimelic. Tentokrát správně po staré plzeňské silnici, známý kopec a serpentýny a jsme v Rudné s cílem trefit barrandovský kopec a most. Opět začíná drobně pršet my bohužel projíždíme Chrástany a kde se vzal tu se vzal komplex parkovišť obchodního cirkusu Zličín. Doleva, doprava, kousek zpět, doleva, doprava a jsme v Radlicích. Dolů k Vltavě a jsme zachráněni. Přestalo pršet. Barrandovský most, Jižní spojka, Kutnohorská ulice a jsme z Prahy venku. Za Mukařovem silnice vypadá, jako kdyby na ní spadla obloha. Naplavený písek, větve, lupení. Naštěstí klikováním na parkovištích ve Zličíně jsme se pozpzdili a o tu radost přišli. Za šera ale bez deště příjíždíme do Důlí. Zaparkovat, vypakovat, přikrýt aerovku a jsme doma.

Byla to příjemně strávená sobota. Usměvavá rodinko Šlesingerovic díky.

Jirka Zítek a Pavel Telecký

33. Evropské setkání aeroprátel

Oschersleben 29. srpna až 1. září 2014

Abychom příjezd v délce 820 km „pohodlně“ zvládli, vyrazili jsme na cestu v pátek, ve 3,45. Vyplatilo se nám to, protože jsme dorazili do Motosport-areny v Oschersleбенu již ve 14 hod. Hned jsme se přihlásili, obsadili pokoj, vyzvedli si podklady, vyložili věci z vozu, připevnili startovní čísla a zaparkovali vůz a vlek. Zbylo ještě dost času pozdravit se s mnoha přáteli – aerovkáři, řadu z nichž jsme přes rok neviděli.

V 17,30 se konala prohlídka zákulisí Motosport-areny. Prohlédli jsme si místnosti pro význačné hosty, tiskovou kancelář, stanoviště náčelníka a kontroly a místnost první pomoci. Všude nás provázeli a informovali odborníci z nejrůznějších oblastí. Třetí největší německá stálá závodní oblast se rozkládá na 1 milionu čtverečních metrů, byla otevřena v r. 1997 a je v každodenním provozu. Zaměstnává 80 pracovníků.



Během společné večere v restauraci „Graf Berghe von Trips“ probíhaly „benzinové rozhovory“. Dále nám Uwe Birnbaum sdělil základní informace o sobotní rallye. Barevný palubní lístek, jakož i popis trasy, svědčil o perfektní organizaci celého podniku.

Podle komického zvyku píše zprávu o setkání vítěz. Nebylo v plánu, že to postihne právě Švýcary, kteří se setkání se svou aerovkou zúčastnili již 25 krát. Několik účastníků se podniku nemohlo zúčastnit ze zdravotních důvodů. Andreas Kivelitz a Monika Maierová nepřijeli. Irena Kühnelová musela v sobotu dopoledne k lékaři a strávila několik příštích dní v nemocnici v Halberstadtu. Přejeme jim brzké a rychlé uzdravení.

Co se uplatnilo v první řadě? Štěstí, smůla, znalosti, náhoda, zdrženlivost ostatních účastníků, perfektní výkon spolujezdkyně, doping bílým vínem v předvečer, nebojácnost, ctižádost, odvaha riskovat, hloupost, atd.? Mohlo to být od všeho trochu, ale především radost z krásného výletu. A naši aerovce 662 bylo určitě dáno vše, protože byla na startovní listině uvedena jako „velká“ aerovka padesátka.

Byli bychom se museli zarazit, když nám Pleun a Jolanda Kruidenierovi, dvojnásobní vítězové a autoři zprávy, dali typ. Ale ne! A tak jsme při příjezdu do štábu dostali bez problému 0 bodů. Další úkoly byly tyto: Osm fotek na palubní mapě rozeznat a připsat správné obci. Spočítat počet obcí, kterými se projíždělo a jejichž název končil na „-leben“. Zadním kolem (tím, které je na opačné straně než volant), přejet malou dřevnou desku, jízda rovnoměrností (objet s vozem dvě kola tak, aby průjezd vykazoval co nejpodobnější čas), absolvování dvou průjezdů kontrol.

Po cca 50 km byla polední přestávka v Quedlinburgu. Toto středověké městečko, staré víc než 1000 let se nalézá na severním okraji Harzu. Charakteristické jsou uličky s prastarým dlážděním a prostorná náměstí, obklopená více než tisícem



řemeslnických domů, pocházejících z osmi staletí. V roce 1994 byl Quedlinburg pojat do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO, který obsahuje kulturní díla hodná ochrany. Odborní průvodci nás ve dvou skupinách provedli starým městem, čímž jsme získali zajímavé informace o vývoji stavebnictví na nejzajímavějších místech. Kolem poledne nám nemnohé dešťové kapky potvrdily, že bohové jsou setkání aerovkářů nakloněni.

Po posilující polévce a (nealkoholickém!) pivu jsme vyrazili do druhé poloviny podniku a po zhruba 40 kilometrech dospěli do cíle. V jízdě na stejnoměrnost se projevila velmi rozdílná taktika účastníků závodu. Jedni jeli jako na formuli 1, druzí jako pěšáci s kočárkem. Kdo zná české účastníky, jako např. Františka a Annu Budínských, nezapochybuje, že patřili k první skupině. V konečném posouzení však nerozhodovala rychlost, ale časový rozdíl mezi oběma koly.

Když se mužské oči rozsvítí jako svíčky na vánočním stromku, neznamená to, že jsou vánoce – jde o jízdu na závodní dráze! Šlo o překvapení, které pro nás připravil Uwe. Každý směl ve dvou kolech roztočit svého veterána na hraniční obrátky a nebyla nouze o napínavé boje o pozice. Na předních místech bojoval Michael Strauch, který si byl svou limusinou jist. Neohrožené spolujezdkyně měly kameru stále v pohotovosti, zatím co jiné nabádaly své muže (i když zbytečně) k opatrnosti. Po této zábavě, která se obešla bez nehody, se všichni shodli, že to bylo bezva.

Připití na zdraví se mezi jezdci stalo ukojením účastníků z různých zemí a krajů. Růžičky švýcarského sýra, zvaného hlava mnicha, každopádně neutralizovaly nápoje s rozličným obsahem alkoholu.

Večeře se nekonala v kartboxu 1, ale v hotelu. Byli jsme obdařeni dobrým teplým a studeným bufetem. Cenu pro smolaře, „Pechvogelpreis“, směl nebo musel převzít na sobotním večeru Edmund Seobold.



V neděli jsme startovali přesně od 10 hodin v minutových intervalech k denní vyjíždce. Krátce po startu se probudili i nevyspalí aerovkáři. Po několik minutách jízdy po hlavní ulici, dlážděné kočími hlavami se na aerovce uvolnily všechny nedostatečně utažené šrouby. Jízda se dvěma koly po louce a dvěma po silnici dovolovala nicméně překvapivou rychlost 25 km/h. Mohla to být příčina bolestí hlavy několika účastníků? Když se kolem nás prohnlali Karel Petschke a Josef Kňourek v jejich třicítkách, zvýšil i Michael rychlost své limuzíny Aero 662 na 45 km/h a vida, jelo se daleko klidněji. Další jízda Magdeburgem nás zavedla na oběd k propusti Rothensee do restaurace „U kotvy“, kde nás potěšil dobrý oběd a rychlá obsluha.

Po jídle jsme si mohli s odborným dohledem prohlédnout starý lodní výtah a novou propust. Je 42,5 m široká a výšku (v závislosti na stavu vody v Labi) 10,45 až 18,46 m. Z vyhlídkové terasy je vidět 918 m dlouhý most, kanál vedoucí přes Labe. Je to nejdelší kanálový most v Evropě a je jádrem vodní křižovatky.

Další jízda nás vedla k přívozu Rogätz přes Labe. Po převozu aerovek po 8 až 10 následovala jízda zpět na kraj Magdeburgu k hotelu „Elbrivera Alt Prester“. Výběr dobrých koláčů osladil přestávku na kávu. Včetně cesty zpět to činilo přes 160 km. Michael to vyjádřil výstižně: Dvoudenní nároky na člověka i stroj.

Po večeri převzalo šest účastníků z Prahy čestné korespondenční členství. Všichni se účastnili Evropských setkání 13 – 27 krát. Na závěr nám Michael promítnul historický film o expedici do Afriky v r. 1934. 4 modré aerovky, 6 dam a servisní tým urazili během 40 dnů 14.000 km.



34. Evropské setkání bude 25. – 31. srpna v Čechách. Organizátoři nás srdečně pozvali do Harrachova. Těšíme se a přijedeme!

V pondělí ráno byl odjezd. Proto bohužel nemůžeme napsat nic dalšího o návštěvě Wörlitzer Parku (následuje zpráva Michaela a Doris Strauchových).

Mnohé díky patří Uwemu a Betině Birnbaumovým. Celé setkání jste zorganizovali perfektně a atmosféra v Oscherslebenu byla skutečně ideální. Víme, jakou to dalo práci. Chtěli bychom ovšem poděkovat i všem pomocníkům a jednotlivým členům Aero-IG, kteří organizátory podporovali a umožnili uspořádání zdařilého setkání.

Evropské setkání aerovkářů je velký podnik. Člověk poznává nová prostředí a zajímavé oblasti.. A když posloucháte rozhovory účastníků, zjistíte: Jsou tu také kvůli rallye, ale především kvůli pevnému kamarádství a zajímavému hobby. Jezdí s aerovkou, baví se, pije pivo a když mají štěstí, smějí napsat zprávu.

Na závěr ještě návrh k diskusi. Nebylo by lepší, kdyby zprávu „směl“ psát poslední z účastníků, alespoň by se tak nepotlačila zdravá ctižádost.

Potěší mne, uvidět vás všechny ve zdraví v Harrachově. A Uwe, nezapomeň, prosím, na velkou láhev Becherovky.

Zuzana a Gottfried Stähli (z krásného Švýcarska)

Doplňek – Wörlitzer Park

Uwe a Bettina Birnbaumovi měli pro účastníky, kteří ještě nemuseli odjet, na pondělí připravenou prohlídku Wörlitzského parku (také jednoho ze světového dědictví UNESCO). V jízdách skupinách se prohlídka koná v normálních vozidlech. Pro naše aerovky by byla jednoduchá trasa (asi 10 km), která modernímu vozu zabere asi 2 hodiny, příliš dlouhá. Dopoledne jsme se všichni shromáždili na parkovišti ve Wörlitz.



Ve skupinách jsme si prohlédli rozlehlý park, který byl založen za regentství knížete Leopolda III. Friedrichem Franzem z Anhalt-Dessau (1740-1817). Park se rozkládá v blízkosti Labe a je protkán řadou jezírek a vodních toků. Pomocí převozů, můstků a lávek jsme se dostávali z ostrůvku na ostrůvek a mohli si prohlédnout zvláštní flóru a faunu, jakož i stavby, např. zámek, pantheon, Venušin chrám, Luisin útes, gotický dům, synagogu a další pamětihodnosti.

Mezitím jsme se posílili uzenými pstruhy a dalšími pochoutkami v přilehlém Wörlitz. Karel Friedrich byl obzvláště šťasten, když se dozvěděl, že Irena by měla být ještě dnes propuštěna. Počasí bylo v pondělí ještě příznivé a tak jsme ve Wörlitz a v parku strávili klidný den plný dojmů. Na závěr jsme se rozloučili s našimi přáteli z Prahy, kteří jeli se svými aerovkami také do Wörlitz, ležící na cestě k jejich domovu, a kteří zde přespali.

Večer jsme se mohli společně radovat nad uzdravením Ireny Kühnelové, která byla propuštěna z nemocnice a očekávala nás, což byl báječný závěr v kruhu přátel aerovkářů.

V úterý, po snídani v hotelu Motorsport-arény, následovalo smutné rozloučení. Převážila však radost ze zdařilého Evropského setkání a rozchod usnadnilo i to, že se nejspíše v r. 2015 uvidíme v Harrachově.

Michael a Doris Strauchovi

Jedna cesta do Čech 2013 – dva programy – mnoho zážitků

Díl 3: Radnice – Brandýský okruh – Waldmünchen (13. až 16.6.2013)

Čtvrtek 13. června 2013.

Po bohaté snídani v restauraci „La Boema“, která byla posílením na cestu, následovalo naložení Aerovky na přívěs a naložení zavazadel do tažného vozidla. Samozřejmě jsme dostali svačinu a mnoho dobrých rad na cestu. Teď to znamená s konečnou platností se rozloučit s rodinou Irwingových, které děkujeme za hodně krásných zážitků, dojmů a hezký čas prožitý s nimi. Náš dík patří také rodině Huclových, která nám poskytla velkorysou možnost zaparkovat naše vozidla.

Naším příštím cílem byl penzion Koliba v Hrádku nedaleko Ústí nad Orlicí. Tato obec leží asi 25 km východně od Vysokého Mýta, takže jsme vlastně mohli jet stejnou cestou, kterou jsme před týdnem jeli s Aerovkou. Jelikož jsme tentokrát



Zámek v Heřmanově Městci



Parkoviště před penzionem Koliba

jeli s osobním vozem a s přívěsem, namířili jsme si to přes Zbiroh k dálnici D5 a po ní směrem na Prahu. Podle ukazatelů jsme Prahu objeli a pokračovali přes Říčany směrem na Kutnou Horu a dál do Čáslavi. Malou přestávku na kávu jsme si dopřáli u Heřmanova Městce. Je to městečko ve východočeském okrese Chrudim se zámekem a krásným anglickým parkem. Přes Chrudim jsme jeli ještě jednou do hotelu ve Vysokém Mýtu, kde jsme minulý týden něco zapomněli. Naštěstí se našlo všechno a bylo laskavě připraveno k vyzvednutí. Dále jsme jeli přes Choceň a po jakési objížďce jsme se dostali do Hrádku, do penzionu Koliba.

Přijeli jsme asi okolo 15.00 hod. V penzionu byly pokoje velice jednoduše zařízené, čisté a prostorné. Odpoledne jsme strávili čekáním na Larse Branda s maminkou a pejskem Bellou, kteří vyjeli ve 13.06 hod. z Hanoveru přes Magdeburg, Lipsko, Drážďany, Bautzen, Žitau, Liberec, Turnov, Jičín, Hradec Králové, Holice a Choceň až sem do Hrádku.

Po společné večeři v penzionu jsme dostali ještě radu, že než půjdeme do pokojů, máme zamknout hotelové dveře. Bylo nám to nejdříve divné, ale potom se všechno vyjasnilo, když poslední zaměstnanec penzion opustil. Byli jsme tady úplně sami, jediní hosté na přenocování v tomto osamoceném ubytovacím pohostinství v lese. Přesto jsme velice dobře spali v nezvyklém klidu, až nás ráno probudilo slunce.

Pátek 14. června 2013.

V páteční ránu jsme se divili, když ještě před snídaní přijížděla auta, jedno za druhým, na parkoviště před Kolibou. Z počátku jsme si mysleli, že se sjíždí Aero-přátelé, hodně brzy, snad s úmyslem nás vzbudit? Ale když se rychle na místě, kde ještě před chvílí bylo mrtvo, rozproudil čilý život – ještě k tomu s televizním týmem – bylo nám jasné, že se jedná o něco výjimečného. Přijeli muži v tmavých oblecích s kravatami, dámy v business oblečení vybavené laptopy. Žádný typický obrázek Aero-přátel. Z toho všeho jsme usoudili, že se jedná o nějaké regionální politické shromáždění. Trochu předběhnu dobu. Teprve odpoledne nám pan Jan Černý vysvětlil, že se jedná o velkou politickou vládní aféru, jejímž výsledkem byl pád liberálně konzervativní strany ministerského předsedy Petra Nečase. Toto jen na vysvětlení pro ne-Čechy: Ve skandále, kde středem pozornosti stála jeho milenka, šlo o zneužití moci a snad i špionáž. Získali jsme tím bližší poznatky k politickým událostem v Česku a začali jsme se zajímat o volby a vytvoření nové vlády. Bylo to poprvé v Čechách, kdy se na parkovišti nikdo nezajímal nejdříve o Aerovky.

Po snídani jsme s velkým úsilím s přívěsy s Aerovkami opustili přeplněné parkoviště. Když jsme to zvládli, hned jsme se vydali na pohodovou cestu do Vysokého Mýta.



Rozhledna Andrlův Chlum



Christě a Larsovi jsme ukázali památná místa ve středu města a při obědě v restauraci „Ironia“ jsme vyprávěli, co jsme tu minulý týden prožili.

Odpoledne nám Jan Černý zajistil prohlídku firmy SOR v Libchavě. Otec a syn Černých tu pracují v zodpovědných funkcích. Ukázali nám výrobu SOR – busu od surového materiálu až po výrobu městských nebo dálkových autobusů s měnitelným hybridním pohonem, nebo moderní elektropohony všech velikostí. Mohou být opravdu hrdí na tuto firmu, kterou před 20 lety vybudovali „na zelené louce“. Při prohlídce je zřetelně cítit u otce i syna kolik rozumu a srdce dávají do odpovědí na naše otázky. Srdečně jsme poděkovali za tuto informační prohlídku a s oběma Jany Černými se na delší dobu rozloučili.

Na cestě do Litomyšle jsme s Aerovkami jeli okolo rozhledny Andrlův Chlum.

Podívali jsme se na panoráma a pokračovali až na Smetanovo náměstí v Litomyšli. Čas jsme měli jen na krátkou procházku pod podloubím než mraky zčernaly a vypadalo to na déšť. Nastoupili jsme zpáteční cestu směr Hrádek do našeho penzionu. Tam jsme se pozdravili s našimi Aero-přáteli, se kterými udržuji přes e-mail kontakt už několik let. Bylo to přátelské a srdečné setkání. Po večeri pokračoval příjemný večer na louce před penzionem u táboráku. Při rozhovorech s pivem a grilovanými buřty uběhl nádherný teplý večer jako voda.

Sobota 15. června 2013.

Velký rallye-den, 6. Brandýský okruh začal hned po snídani s písemným návodem od Štěpána Zapadlo. Začal první úkol: střílet s lukem na louce před penzionem. Pro některé nebylo tak jednoduché trefit se do terče, hlavně ne pro střelecké začátečníky. Velice dobrý úkol se sportovním požadavkem.

Byli jsme vybaveni mapou a jízdním návodem napsaným čínskými znaky. Jeli jsme přesto bez problému v řadě a následovali přední vozy z kopce do kopce. Mohli jsme proto pohodlně sledovat podél cesty krásné osady, pole, louky, lesy až k naší polední zastávce (1. etapa 55 km). V hospodě penzionu Orlíček (trochu mimo od Nekoře) jsme poobědvali a napili se osvěžujících nápojů. Ale, prosím, vždy bez alkoholu, v Čechách totiž platí 0,0 promile! Škoda, jen kvůli dobrému pivu. Občerstvení startujeme do 2. etapy.



Náměstí v Brandýse s pavilonem



Barevný aerohad při průjezdu jednou obcí

Etapa nás vede přes Žamberk a asi po 29 km jsme dojeli do Brandýsa nad Orlicí. Z pavilonu nás přivítala jazz-hudba. Následovalo seřazení Aerovek na náměstí, rozhovory, fotografování, prohlížení, lízání zmrzliny, kávičko atd. Byla to nádherná jedinečná atmosféra a čas moc rychle utíkal. Dotazník s 20 otázkami: vědomosti o Aerovkách a Brandýském okruhu jsme museli vyplnit v mezích. Pro nás byl dotazník připraven v němčině, vyplnili jsme správně 17 otázek.

Poté jsme startovali na proslulý Brandýský okruh. Startovalo se v minutovém intervalu. Nejdříve jsme ještě mohli jet za Aerovkami před námi a viděli jsme, kam se jede, ale za chvíli jeli všichni co to dalo. Jestli se předtím jelo hezky civilizovaně za sebou, tak teď se jelo co Aerovka dala. Jako kdyby byla vypuštěna divoká smečka, předjíždělo se, jedno, jestli někdo jel v protisměru nebo ne, na plný plyn nahoru do kopce. Několik vozidel, co startovalo za mnou, mě předjelo a když jsme dojeli na kopec, nikoho jsme neviděli. Jelikož jsme si popis cesty předem neprohlédli, měli jsme teď problém: kam dál? Doleva nebo doprava? Jel jsem tedy vpravo a brzy jsme byli blízko Libchavy. Napadlo mě: to nemůže souhlasit, tak velký ten okruh není. Jeli jsme zpátky na křižovatku, chvíli čekali a už přijížděly nějaké Aerovky. Připojili jsme se, a tak jsme našli cestu zpátky do Brandýsa na náměstí. Bylo to politováníhodné, že jsme neprojeli celý okruh. Příště si prohlédneme mapu, popis cesty a vštípíme si to do paměti.

Když všichni dojeli, startovalo se do 3. etapy, asi 17 km přes Choceň a zpátky na start/cíl v Hrádku. Dojeli jsme asi kolem 17.00 hod. Opět se jelo disciplinovaně, takže jsme nepotřebovali popis cesty. V pohodě jsme všichni přijeli do penzionu na večeri. Na závěr provedl Štěpán Zapadlo vyhlášení vítězů. První místo obsadil Ladislav Mayer a dostal krásný skleněný pohár. Gratulujeme! Lars a já jsme také neodešli s prázdnou, byli jsme bohatě obdařeni za to, že jsme přijeli a že jsme se zúčastnili.

Teď přišel čas vychutnat několik chlazených piv a vést další rozhovory. Tak končil nádherný den plný dojmů.

Neděle 16. června 2013.



Pohled z Bílé věže v Hradci Králové



Vstupní hala k pivovarskému sklepu Chodovar

V průběhu snídaně nastalo loučení se všemi Aero-práteli. Našemu hostiteli a pořadateli Štěpánovi Zapadlo a jeho partnerce jsme poděkovali obzvlášť za perfektní organizaci a celkový průběh pořadu. Litovali jsme jen, že si se Štěpánem nemůžeme intenzivně popovídat, jak bychom bývali rádi. Čeština je pro nás neskutečně těžká, proto proběhl náš rozhovor jen v němčině nebo v angličtině. Myslím si ale, přes to všechno jsme si výborně rozuměli. Co všechno Štěpán a jeho partnerka tady pro nás účastníky připravili, bylo nádherné, a proto to byl také velice povedený brandýský pořad. Obzvlášť se musí ocenit jeho práce pro Aero-prátelé s webovou stránkou a facebookem. To je výborné!

Po naložení Aerovek na přívěsy jsme se rozloučili s Larsem a Christou Brandtovými a vydali se na cestu domů. Nejeli jsme přímou cestou, ale zastavili jsme se v Hradci Králové. Tady, na hlavním tržišti ve starém městě, jsme po procházce a prohlídce poobědvali. V neděli byl na celém náměstí kouzelný klid, který důstojně naplňoval toto historické místo. Není těžké přijít na to, proč je Hradec Králové známý jako salon republiky. Architektura tohoto jedinečného konceptu na stavbu měst a tato vize o moderním evropském městě ze začátku 20. století jsou podstatné základy charakteristického znaku. Soutok Labe s Orlicí je přírodním centrem. Kouzelná zákoutí starého města, monumentální nábrežní promenády, nádherné parky, to je jen několik míst, které stojí za návštěvu. Po obědě jsme jeli dál přes Prahu, Plzeň do Waldmünchenu.

Ve Waldmünchenu nás přivítali členové Aero-IG Kurt a Monika Maiersovi, kteří zde byli právě na dovolené. Při večeři jsme nadšeně vyprávěli o naší cestě, zážitcích a dojmech. Tady jsme mohli strávit ještě několik dní a projít se po okolí, ale škoda, jen bez Aerovky. Jeli jsme do Chodové Planě do hotelu a pohostinství rodinného pivovaru Chodovar a vychutnali jsme typický místní oběd ve známém skalním pivovarském sklepě.



Brandýského okruhu 2014, na 20. sraz Společnosti přátel Carrosserie Sodomka 2015 a samozřejmě na Evropské setkání Aero 2015 v Harrachově určitě přijedeme.

Doufáme jen, že s požehnáním úplně shora to bude možné.

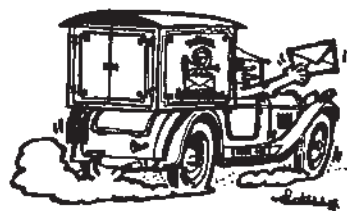
Je to velice povedeně opravený objekt s vkusným zařízením a v krásném prostředí. Návštěva se na každý pád vyplatí. V blízkosti, v zámeckém parku, jsme navštívili soutěž umělců v dřevorezbě. Zámek se momentálně opravuje, ale po cestě bylo k vidění hodně zajímavostí.

Jiný den jsme zase za nejlepšího počasí navštívili Domažlice. Překvapeně jsme prohlíželi renesanční domy, podlouhí okolo náměstí, nádherné vchody do domů ozdobené štuky a pochutnali si v pouliční kavárně. S mnoha novými dojmy a stovkami fotografií jsme se vrátili domů a s novou zkušeností, že v Čechách i v Bavorském lese může být také pěkné vedro – neuvěřitelné, ale pravda!

Náš celkový dojem z této cesty: Můžeš být v Praze jako turista velice často, přesto nepoznáš zem a lidi. Alespoň ne tak, jak jsme to poznali my za těch 14 dnů při naší Aero-cestě. Bylo to neskutečně krásné a rozhodli jsme se, že na 80. jubileum

Michael a Doris Strauchovi

Překlad: Irena Kühnel a Karl Friedrich



V dobovém tisku vyhledal Petr Klusák inzerát prodejny automobilů AERO v Plzni. Součástí inzerátu je i snímek vstupu do prodejny v Nádražní třídě. Dům byl koncem války vybombardován a dnes je na tomto místě křižovatka ulic.



30

AERO 30...



**NOVÁ
PRODEJNA AUTOMOBILŮ TOVÁRNY**

Aero

PLZEŇ, NÁDRAŽNÍ TRÍDA 32.

TELEFON 874.

Ojeté vozy ve velkém výběru vždy na skladě za velmi výhodných podmínek.



V dnešní Technické rubrice se budeme věnovat opět originalitě malých aerovek. Děkují všem dopisovatelům za to, že dané téma nezůstalo bez odezvy.

Nejdříve se ale vrátím k poznámce Jiřího Zítka v příspěvku o Aerojízdě 2014. Cituji: „Je to kabriolet Aero 50 Jana Wagnera. Ten se nedá popsat, ten se musí vidět!“ Pokochejte se alespoň několika fotografiemi kabrioletu přímo z karosárny Josefa Sodomky. I tyto malé fotky velmi zdařilé a autentické renovace mohou být inspirací pro další renovátory, proto jsou součástí Technické rubriky. Uvítal bych, kdyby Honza Wagner přispěl k originalitě padesátek, jistě má z průběhu patnáctileté práce přehršel fotek a zkušeností. Zajímavé by bylo i to, co při renovaci nešlo udělat úplně autenticky.

– JK –



Chceme mít aerovku autentickou?

Originalita vozů Aero 500 – 1000

Malé aerovky – jejich původní vzhled a vybavení

2. pokračování Jindry Šlesingera



Propagační snímky nového Aero 1000 – tedy ve stavu, v jakém vyjel z továrny. Pevný rám čelního okna (mnozí tvrdí, že litr dvousic měl pouze rám sklopný), zpětné zrcátko – klasické psaničko na blatníku, na trubce mezi blatníky pouze jeden klakson

(tenhle typ marně hledám po burzách i jinde), ty dvě známé závodnice už nehledám. Na prvním snímku mě zaujala zřejmě poziční světla na karoserii před sloupky čelního skla, na žádných dalších fotkách litra jsem se s nimi už nesetkal.



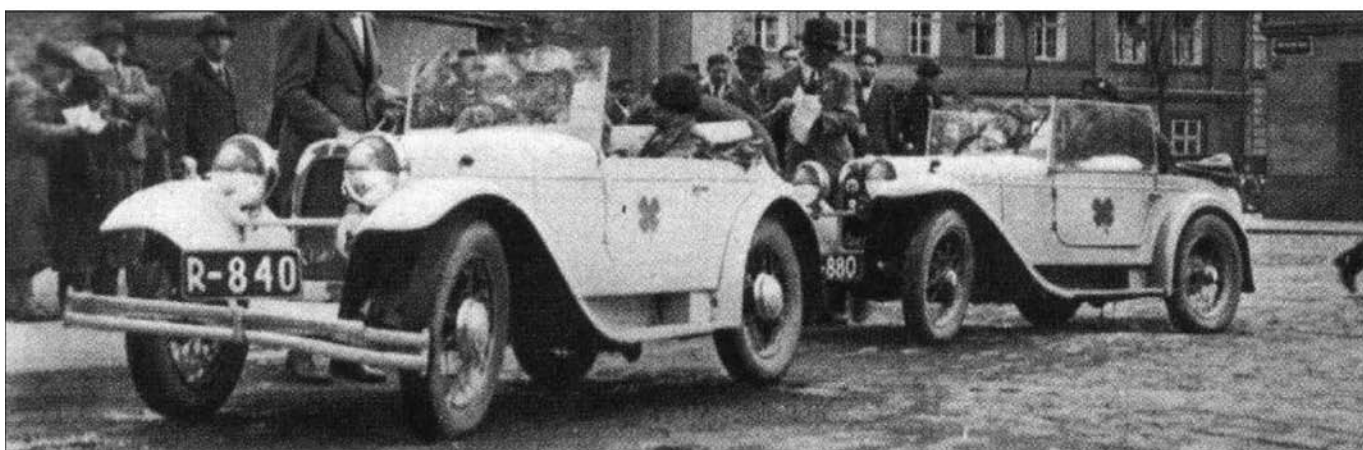
Známa fotografie mnohokrát použitá při propagaci různých aerovkářských akcí – zde je již dvojice klaksonů na trubce mezi blatníky, světlý vůz má čelní sklo pevné, ten tmavší sklopné. K žebrování kapoty motoru se ještě dostaneme.



Na této katastrofické fotografii je dobře vidět umístění přídavného tlumiče výfuku s dvěma (ještě kouřícími) vývody pod podlahou kufru a dvě náhradní kola na víku kufru, což bylo běžné pro sportovní vozy a vozy používané k tehdy oblíbeným dálkovým jízdám.



Na této momentce je vidět detail žebrování horní části kapoty závodní aerovky jezdce V. Formánka. S tímto žebrováním (v různém provedení) se můžeme setkat u aerovek určených k závodění (Aero 750 a 1000).



Na tomto snímku z roku 1935 mě zaujal přední nárazník, jak se dnes učeně říká „naimplementovaný“ (já bych řekl spíš přibastlený) na Aero 662, evidentně domácí úprava. Velká světla (příplatková výbava) a poklice na kolech, o kterých se ještě nedávno vedly v odborných kruzích diskuze, zda je to dobová úprava nebo výmysl soudobých renovátorů. Podle počtu dobových fotografií s touto úpravou je jasné, že to byla doplňková výbava.

Ten čtyřlístek na dveřích aerovek mně připomněl, že někdy v osmdesátých letech se mi připletla do garáže aerovka s poněkud netypickou karoserií (stále čeká na renovaci) a přesně s tímhle čtyřlístkem na dveřích. Že by nějaké tajné znamení?

Fotografie použity z dobového tisku.

Připravil Jindra Šlesinger

Originalita malých aerovek.

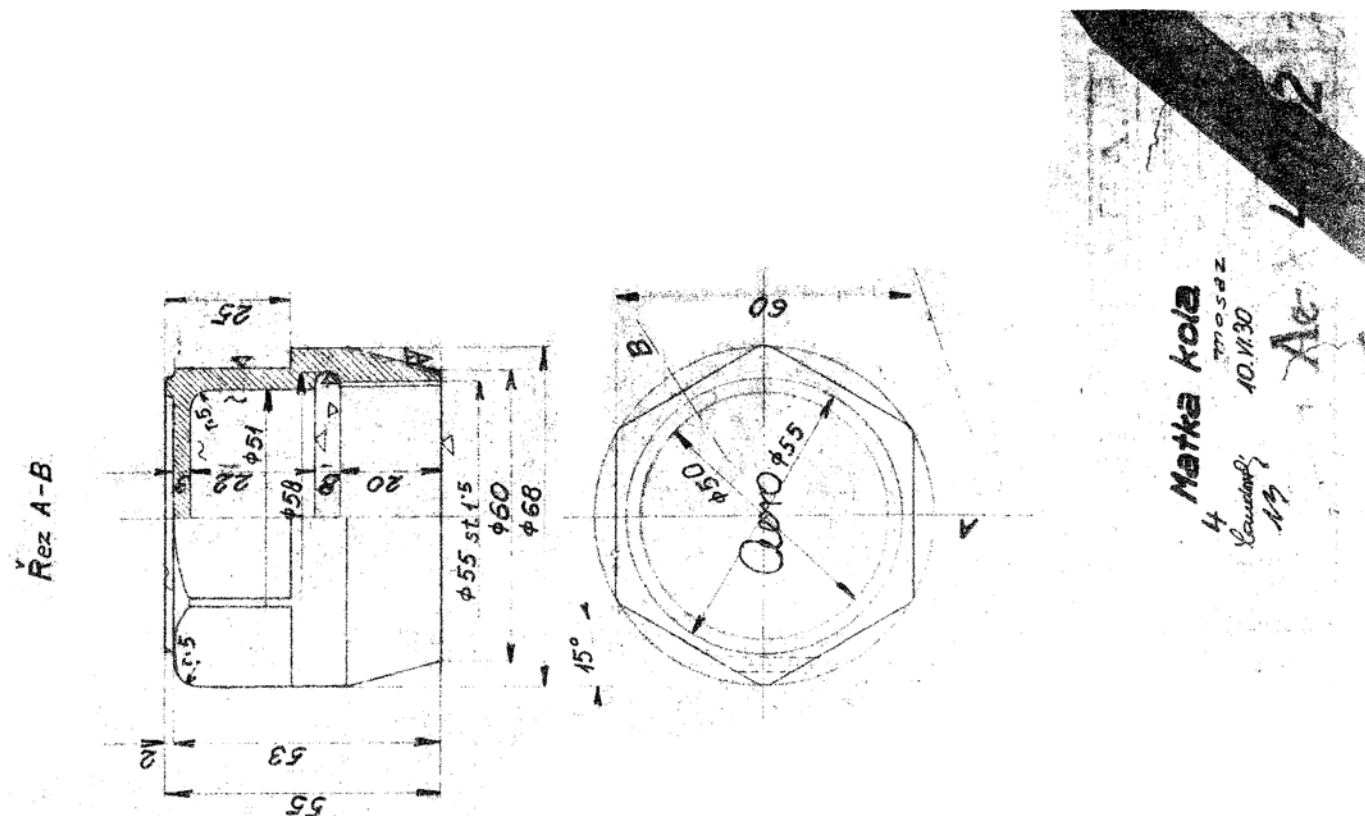
Dovolil bych si několik poznámek k článku „Chceme mít aerovku autentickou?“ v č. 3/2014 paní J. Brutarové. Začal bych tím základním, co také aerovku dělá aerovkou – kola. Prolistoval jsem katalog ND na „cinkáče“ (ceník – nedatováno), jsou zde uvedeny zajímavé detaily, např. průměry a délky drátů, pneumatiky a pod.

Ohledně materiálu centrálních matic – matice nebyly z bronzu, ale lité mosazi. Příkladám kopii orig. výkresu Ae-4002, kde je toto uvedeno. Matice kol byly vedeny na (min.) dvou výkresech, a to A 4507 a Ae-4002. Na výkresu Ae-4002 není zakótován reliéf nápisu „Aero“, takže velikost a provedení nápisu bylo v několika variantách.

Osobně bych se přimlouval nepoužívat kategorické tvrzení ... „To bylo vždy tak a tak ...“. Vždyť pamětníci dnes již téměř nežijí, lidská paměť není stoprocentní a navíc zde přistupuje „mýtus“ dávno tradované historie ... To, že máme k dispozici t.č. pouze fragmenty technické dokumentace, neznamená, že to či ono nemohlo být úplně jinak, než se dnes uvádí, časem se možná objeví dosud neobjevené ...

Petr Klusák

Pozn. red. – Pan P. Klusák přislíbil napsat samostatný článek o kolech malých aerovek.



Pan Milan Turek z Plzně nám poslal zajímavé dobové foto A 662. Povšimněte si ukazatelů směru, mřížky před chladičem, dvou houkaček, silné linky olemování blatníků a velkých poklic! Za foto děkujeme.

Dále nám pan Turek poslal obsáhlý článek o renovaci jeho aerovky A 500. Dnes 1. pokračování.

RENOVACE AERO 500

provedená v letech 1972 – 1974

rok výroby – 1930, číslo karosérie – 71, číslo motoru 560

Po prodeji mé 1. Aerovky, která více méně sloužila jako auto na běžné ježdění – i když jsem s ní absolvoval několikrát Aero rallye na Živohošti – a po svatbě jsem koupil AUTO. Ano, uzavřené auto TATRA 57b, ve kterém mohla jezdit i moje žena, tehdy v jiném stavu.

Ale zároveň sílila touha mít opět Aerovku, ale tentokrát



již jako věrně renovovaného VETERÁNA, a tak jsem si koupil AERO 500. Stav, v jakém Aerovka byla, je vidět z fotografií. To už není střecha s předním oknem (zhotovena z prken, překližky a IPY). (IPA je asfaltová lepenka – pozn. red.) Pravá dvířka vyřiznutá v karosérii, pochopitelně zcela jiného tvaru než originální levá, byla vyrobena z cca 8 mm překližky, panty jsou vidět na jedné z fotek. Jen pro zajímavost, v den, který mě kamarád odtáhl od prodávajícího, bylo -24° C.



ROZVAHA

Při tuhých mrazech pochopitelně nebyla možnost na Aerovce fyzicky pracovat.

Takže, co je třeba opravit? Uvést pravý bok do původního stavu. Opravit karosérii, včetně opravy přístrojové desky, která spíše připomínala cedník. Zkrátka – celou Aerovku kompletně zrenovovat a přiblížit co nejvíce originálu. Mezitím na burzách shánět originální příslušenství – přední lampy, cívku, kompletní osazení pro přístrojovou desku, volant a další.

Po shlédnutí fotky na titulní stránce Aerovkáře, kde je vyfocena Aerovka s dámskou posádkou, je světlá s tmavými blatníky, jsem se rozhodl, že bude žlutá s černými blatníky.

HURA – oteplilo se a já jsem začal s prací. Aerovka demontována, šrouby nasypány do kbelíku od zavařeniny, agregáty – motor, zadní i přední náprava, řízení, pera – uschovány (zatím) v suchu, průběžně odváženy. Měl jsem domluveno, že v dílně, kde jsem tehdy pracoval, si mohu mimo pracovní dobu popřípadě v sobotu či v neděli, pracovat. Neuvěřitelná výhoda!!!

Mezitím se mi podařilo pronajmout garáž, což mi umožnilo konečně shromáždit vše pod jednu střechu a agregáty si opravovat v práci.

RENOVACE

Renovace není popsána chronologicky, ale podle důležitosti.

KAROSERIE

Nejvíce práce, bohužel moje nadání na klempířinu není nejlepší, takže jsem karosérii odvezl staršímu pánovi, se kterým jsme během několika týdnů opravili podlahu, vysadili pravý bok karoserie, kde byla nafušována pravá dvířka, opravili a napasovali přední blatníky. Předtím bylo ovšem nutné zbavit karosérii zbytků starých nátěrů. Pískování bylo v té době (1973) ještě v nedohlednu, takže přišel ke slovu odstraňovač starých nátěrů (nepříliš účinný), takže byl nahrazen letlampou, šábrem, škrabkami a fúrou smirkových pláten. Leč po namontování předních blatníků jsem vycítil, že pán ztratil chuť k práci a tak jsem zaplatil a odvezl. Zadní blatníky – díry po blinkrech a různé prasklinky zavařil kamarád. Ke karosérii jsem už blatníky „napasoval“ sám.

PŘEDNÍ NÁPRAVA

Pochopitelně bylo nutné ji zbavit předchozích nátěrů. Od kamaráda jsem dostal téměř netknuté svislé čepy s pouzdry. Jen pro zajímavost, aerovácké čepy s průměrem 20 mm jsou mohutnější než například u ŠKODY 440 nebo ŠKODY 1202, což při zhruba třetinové váze dávalo dlouhou životnost aerovácké nápravě. Ložiska v kolech, v tomto případě č. 30303 + 30205, jsou identická se zmíněnou škodovkou.

SPOJOVACÍ TYČE ŘÍZENÍ

Nebyl problém – kulové čepy vč. misek pasovaly bez úprav z multikáry (DDR)!

ŘÍZENÍ

Kombinací a výběrem několika těles, hřebene, pastorku a v konečné fázi zhotovení excentrického pouzdra pastorku, bylo po několika pokusech složeno řízení takřka bez vůle.

– pokračování příště –

Redakce – Uvítali bychom, kdyby p. Turek zaslal nějaké fotografie z průběhu renovace a po jejím dokončení.

Nevím zda aerovkáři vlastní **Seznam náhradních dílů pro vozy „AERO“ TYP 500, 662, 750, 1000 (r. 1937)**. V Aerovkáři nebyl nikdy uveřejněn a myslím, že v rámci příspěvků o originalitě malých aerovek by bylo prospěšné jeho přetištění. Dále mám od Petra Klusáka příslibu ceníkovou verzi tohoto seznamu. Dnes tedy první dvě strany seznamu.

– JK –

Aero

SEZNAM NÁHRADNÍCH DÍLŮ PRO VOZY "AERO" TYP 500, 662, 750, 1000.

AERO

TOVÁRNA LETADEL DR. KABEŠ PRAHA-VYSOČANY
VYDÁNÍ 1937

Číslo skladní Kusů pro 1 vůz Součást

Orgán: Motor - Jednoválec 500

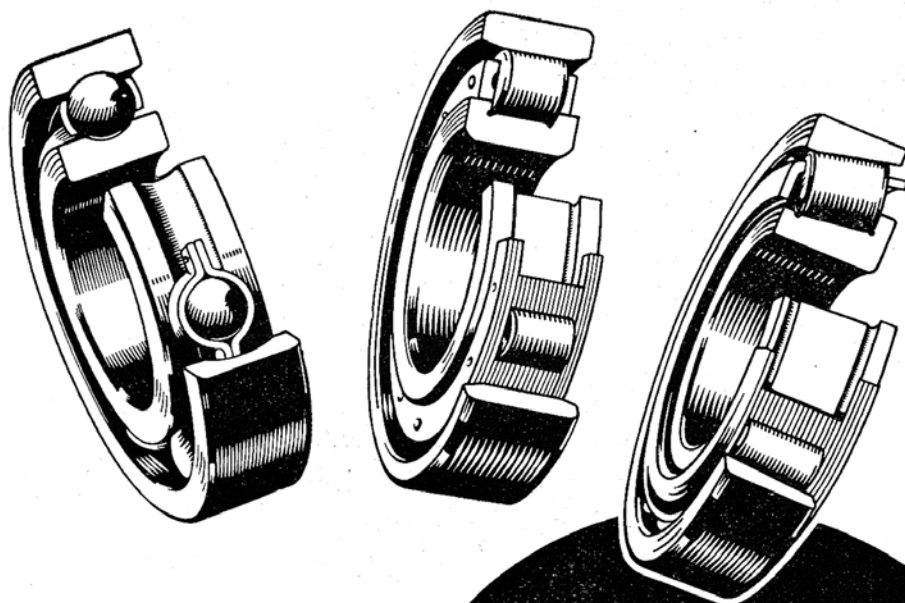
A 1	1	Hřídel motoru
A 4	1	Šroub klikového čepu
A 5	1	Ojnice
A 8	1	Pouzdro oka ojnice
A 9	2	Zátka pístního čepu
A 10	1	Pístní čep kompl.
A 10/a	1	Pístní čep kompl. větší o 0.10
A 10/b	1	Pístní čep kompl. větší o 0.25
A 10/c	1	Pístní čep kompl. větší o 0.50
A 11	1	Píst alusilový s kroužky
A 12	1	Válec motoru se šrouby
A 13	1	Hlava válce
A 14	3	Pístní kroužek
A 14/c	3	Pístní kroužek větší o 0.25
A 15	1	Přední půle mot. skříně
A 16	1	Motorová skříně
A 17	1	Příruba kulič. ložiska mot. skříně
A 17/a	1	Příruba kul. ložiska mot. skříně s palikou
A 18	1	Setrvačnick pro typu start. Bosch L7Z
A 18/a	1	Setrvačnick pro typu start. Bosch CG
A 19	1	Matka setrvačnicku
A 20	1	Matka klikového hřídele
A 21	1	Klíč setrvačnicku
A 22	1	Pojistná podložka pro matku klik. hřídele
A 26	5	Šroub motorové skříně M 8
A 27	2	Šroub motorové skříně horní M 8
A 28	10	Zapušt. šroub setr. a přir. mot. skříně M 8
A 29	4	Zavrtaný šroub do válce a hl. skř. M 12
A 30	4	Zavrtaný šroub do válce a hl. mot. M 12
A 31	4	Zavrtaný šroub výfuk. příruby M 10
A 32	1	Těsnění karburátoru
A 33	1	Vnější kužel spojky bez obložení
A 35	1	Spojkové obložení
Sb 6	1	Kloub Hardy spojky s pouzdry pro malý kulový závěs

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
Sb 76	1	Kloub Hardyspojky s pouzdry pro velký kulový závěs
A 37	1	Pouzdro kloubu Hardy spojky
A 38	1	Pouzdro kloubu Hardy spojky pro Sb 6
A 38a	1	Pouzdro kloubu Hardy spojky pro Sb 76
A 42	1	Svíčka zapalovací Champion
A 42a	1	Těsnění pod svíčku
A 43	1	Karburátor Amal
A 44	2	Kuličkové ložisko spojky
A 45	1	Perko přerušovače s nýt. kontaktem
A 46	1	Svorka pera přerušovače
A 47	1	Svorka pera přerušovače vrchní
A 48	1	Váleček přerušovače
A 49	1	Víčko přerušovače mosazné
A 49a	1	Víčko přerušovače hliníkové
A 50	1	Podložka k peru přerušovače
A 51	2	Zavrtaný šroub přerušovače M 4
A 52	1	Podložka svorky přerušovače
A 53	1	Kontakt přerušovače krátký
A 54	1	Kontakt pera přerušov. dlouhý s matkou
A 55	1	Pouzdro válečku přerušovače
A 56	4	Stahovací kroužek s podložkou A 58
A 59	2	Víčko ložiska spojky
A 60	1	Těsnění hlavy válce
A 61	1	Těsnění výfuk. příruby
A 62	1	Válečkové ložisko klik. hřídele
A 63	1	Kuličkové ložisko setrvačnicku
A 64	1	Opěrná miska pera spojky
A 65	1	Pero spojky
A 67	1	Výpustný šroub motorové skříňě M 5
A 68	1	Těsnění pod výpustný šroub
A 69	1	Vnitřní kužel spojky s obložením
A 70	2	Šroub motorové skříňě k rámu chassis M 12
A 71	1	Opěrné víčko ložisko spojky
A 72	4	Podložka pod patku motoru
A 73	1	Gumová hadice chladiče spodní
A 74	1	Gumová hadice chladiče horní

Číslo skladní	Kusů pro 1 vůz	Součást
A 75	2	Zavrtaný šroub kupevněnkárburát M8
A 76	1	Těsnění mot. skříňě a válce
A 79	1	Vložka pouzdra kloubu Hardy
A 80	2	Obyčejná podložka pro M 12
A 82	1	Víčko klik. ložiska
A 84	4	Šroubek stahov. kroužku. pryž. hadice M 3.5
A 86	1	Podložka pro M 6 pod výpust. šroub mot.
A 89	2	Gumové obložení šroubu A 70 12/16X42
A 90-96	1	Kompletní čistič vzduchu karbur. Amal
A 102-105	1	Kompletní odpad. miska karb. Amal
A 109-115	1	Kompletní benz. filtr karb. Amal s potr.
A 112	1	Sítko benzinového čističe
A 114	1	Těsnění vrchní
A 115	1	Těsnění spodní
A 116	2	Zavrt. šroub víčka zapalování
A 117	1	Válečk. ojniční ložisko
A 121	1	Šroub upevnění víčka zapalování
A 122	1	Perko víčka zapalování
A 126	1	Distanční podložka spoj. pera A 65
A 131	1	Přerušovací váčka

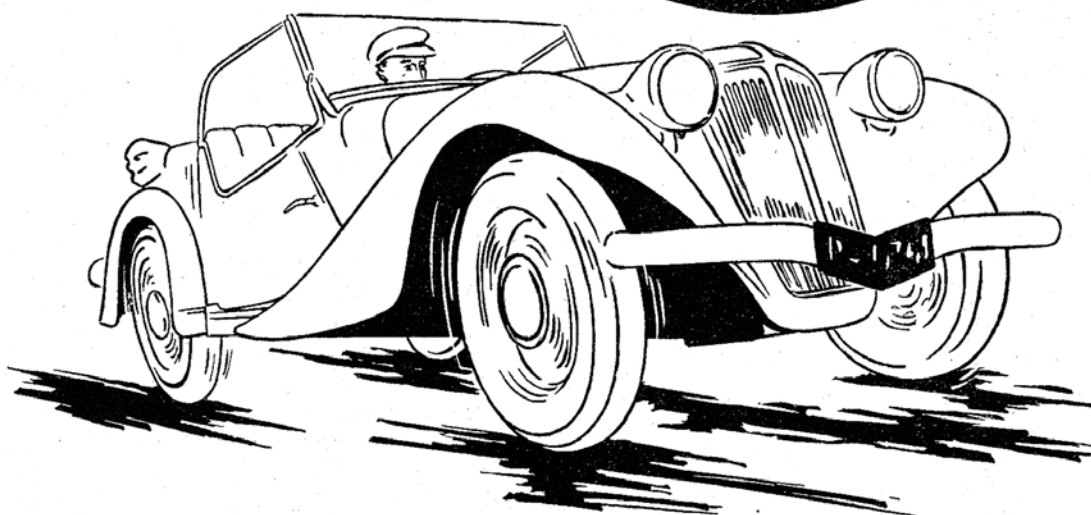
Detaily karburátoru „Amal“:

R 19	1	Tryska č. 75
R 24	1	Tryska č. 80
R 110	1	Tryska č. 85
R 25	1	Tryska č. 90
A 43/2	1	Jehla plováku
A 43/3	1	Tlačítko s perem a závlačkou
A 43/4	1	Těsnění pod plovák. komoru
A 43/9	1	Rozprašovací komora
A 43/13	1	Tryskový blok
A 43/15	1	Spojovací matka
A 43/16	1	Nýt do spojovacího článku
A 43/17	1	Těsnění pro tryskový blok



SKF

**má pro každé
uložení správné
ložisko.**



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 4, r.v. 2014.

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

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