



2008

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



FOTO: GERRIT PRUEL/FRANZ SCHYRBECH

PADE SODOMKO,
ÚCHVATELNÉ DÍLO!

č. 3



Vážení aerovkáři,

vždy, když vyrážíme s přáteli a aerovkami na zahraniční cestu, snažím se proniknout do tajů tamního řízení dopravy, předpisů a bezpečnosti provozu. Stejně tak tomu bylo i na silnicích Velké Británie při loňské cestě po Skotsku. Důležité je přežít první šok z toho, že všechno, co se člověk léta učil, je obráceně. Je až s podivem, jak rychle se na ten levý "chaos" dá zvyknout.

První, co našince upoutá, je množství kruhových objezdů, ale hlavně jejich organizace. Je běžné, že tři pruhy ulice (v jednom směru) ústí do třípruhového kruháku. Návěstí nad každým pruhem ještě před kruhákem vás přesně informuje o každém výjezdu z kruháku a je zvykem být již při vjezdu na kruhák zařazen v příslušném pruhu. Pokud vyjíždíte např. až třetím výjezdem, řadíte se do pravého nájezdového pruhu. To všichni striktně dodržují (tedy kromě aerovkářů z Čech, přestupek to ale není), takže i při hustém provozu to velmi slušně odsypá. Když srovnám kruhák v pražských Dejvicích, který je také třípruhý, ale při nájezdu musíte až do středového pruhu, protože vždy začátek pravého pruhu je uzavřen zebrou, tak tam to neodsypá nikdy a ještě je najetí na něj velmi nebezpečné.

V Británii a nejen tam se přesvědčíte, že se dá šetřit dopravními značkami. Lesy dopravních značek, na které jsme zvyklí z našich silnic, a které přestáváme vnímat, tam nenajdete. To kupodivu platí i o značce, která vám říká, že jste na hlavní silnici. Přijíždíte ke křižovatce bez značky a podvědomě chcete dát přednost (zleva samozřejmě), ale všichni jedou jako o závod a teprve když projíždíte křižovatkou, vidíte na vedlejší záda značky "dej přednost". Jak ti Angličani poznají, že jsou na hlavní, jsme nepochopili.

V našich obcích a městech se poslední dobou šíří v dopravních úpravách jeden nešvar za druhým. Při vjezdu do obcí se setkáváme se zónami snižujícími padesátku na čtyřicet nebo dokonce třicet a v zápětí přejíždíte 20 cm retardér se značkou 20. To bývá ještě proloženo velmi nebezpečnými betonovými bloky, které při snížené viditelnosti nejsou mnohdy vidět. S tím vším se setkáváme na hlavních průjezdech obcemi. Autobusy MHD na retardérech nadskakují a v nich stejně nadskakují mámy s kočárky. Kolony se plíží obcemi v oblacích výfukových splodin a obce se jako opice předhánějí, kdo bude mít takto rádobly bezpečné ulice ještě neprůjezdnější. Tak s takovými nesmysly se v Anglii ani jinde na západě nesetkáte. Pravda, vjezdy do obytných zón bývají opatřeny nějakým omezením rychlosti, ale na hlavních ulicích a průjezdech obcemi je dbáno na plynulost dopravy. Ta je ještě v poslední době zvýšena tzv. inteligentními světelnými semaforem (ty však nedělají starým autům dobře, jak jsem se již zmínil v některém předchozím vyprávění). Pravda je, že při cestování po Británii jsme se nedostali do žádné skutečné zácpy. Možná, že jsme měli jenom štěstí.

Trochu úsměvným bylo pro nás značení vzdáleností na ukazatelích. Na hlavních tazích jsou údaje převážně v kilometrech, ale ukazatele z odboček jsou v mílích. Také značky omezující rychlost jsou v mílích, což vyžaduje rychlé přepočítání na kilometry.

Byť jsem se již dříve zmínil, že veteráni nejsou na silnicích příliš vítáni, musím říci, při cestování po Anglii a Skotsku jsem měl pocit většího bezpečí než na našich silnicích. Ale britští řidiči také nejsou žádní svatoušci. Umí předjíždět na plné čáře (i dvojitě), umí jezdit na červenou (když se nikdo nedívá) a umí i docela rychle, kde se smí jen pomalu.

Jesté k tomu řazení na kruháku. V tom provozu jste s veteránem rádi, že můžete být uklizeni hodně vlevo.

- JK -

ZE SPOLEČNOSTI

Velmi nás zarmoutila smutná zpráva, že dne 3. června 2008 zemřel ve věku nedožitých 91 let velký znalec historie automobilů Aero i čs. motorismu a příznivec našeho klubu



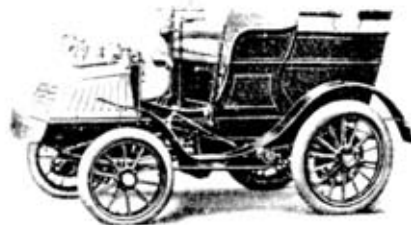
pan Jaroslav Bříza



Koncem června opět zavítali do Prahy "naš pan doktor" Vladimír M. Kabeš s manželkou. Oba si našli čas pro naši návštěvu, při níž jsme společně strávili krásné chvíle hlavně nad novou knížkou "Automobily Aero s karoseriemi Sodomka". Všem aerovkářům posílají manželé Kabešovi srdečné pozdravy.

K. a F. Jičinských





Co v knize o aerovkách není



ING. BOHUMIL HOLAS,

vedoucí úředník prod. odd. továrny Aero v Praze, prospěl našemu motorismu tím, že podnikl několik obtížných dálkových jízd jako průkopník velkých cest malým vozem a prokázal tak kvalitu české práce. — Narodil se r. 1909 v Praze a po absolvování reálky vystudoval Vys. školu obchodní. V r. 1931 stal se komerčním inženýrem a ještě téhož roku odejel do severní Afriky, kde spolupracoval s tehdejším kontrolorem fy Baťa Bernardem. Jezdíl tam s malou Fiatkou a procestoval Maroko, Alžír, Tunis a Kanárské ostrovy. V r. 1932 se vrátil na vojnu. V r. 1934 podnikl s vozem Aero 20 (Utr) a se spole jezdcem R. Navarou dálkovou cestu do Asie. Cesta trvala 100 dní a vedla 16 státy. Projel Balkán, Anatolii, Palestinu, Syrii, odtud přes Velkou syrskou poušť do Bagdadu v Iraku. Z Bagdadu odejel do Teheranu (byl první, kdo se touto cestou do Teheranu dostal od nás automobilem), Mešhedu, Kharizu, Heratu, Kanda-

Karel Šebesta dostal od Vít Štěrby ze Švýcarska zajímavý dotaz (a zároveň návrh zajímavého tématu pro Aerovkáře): "Je známo, jaké byly další osudy autora knihy INŠALLÁH ing. Bohumila HOLASE? Koneckonců, leckdo tu knihu zná, mohl by to být i námět na článek. "Dotaz mi Karel přeposlal a mne to hned nedalo a zahájil jsem pátrání. Kromě knížky Adolfa Tůmy "Postavy našeho motorismu" z roku 1941, kterou mám v regále za zády, jsem asi po dvou hodinách surfování na internetu narazil na lahůdku - publikaci KDO BYL KDO, oddíl "Čeští a slovenští orientalisté, afrikanisté a iberoamerikanisté". V ní jsem pod jménem HOLAS našel, co jsem hledal. Začneme tedy portrétem z "Tůmy" a pak přidáme údaje z KDO BYL KDO. Jsou jistě překvapující a ukazují našeho aerovkářského dálkového jezdce v úplně novém světle.

Připravil Jičínský

haru do Kabulu. Z Afganistanu jel zpět kolem Kaspického moře krajinou vlhkých pralesů Mazanderan. Dostal se přes Sínajskou poušť do Egypta, z Alexandrie odplul do Řecka, navštívil ještě Itálii a vrátil se domů. Ujel 19.000 km a zažil četná dobrodružství. Po návratu měl četné přednášky, které se líbily. Jeho cesta byla sledována celým tiskem i rozhlasem. Sám napsal množství článků do různých listů. Velké zahraniční žurnály referovaly o něm na prvních stranách. V r. 1936 podnikl s vozem Aero 30 cestu do Maroka a Vysokého Atlasu. Již v době studií projezdil celou Evropu, plul dokonce s bretoňskými rybáři po Atlantickém oceánu. Je dosud svobodný. Pěstuje lyže, šerm, tenis, kanoistiku, plavání, jízdu na koni. Umí česky, něm., franc., angl., španělsky a částečně i arabsky. Sbírá primitivní plastiky a má rád gramofon. Věnuje se nyní plně práci v továrně, která mu přirostla k srdci.

HOLAS Bohumil (Bob) - český etnograf, kulturní historik, sběratel mimoevropského umění

* 28. 9. 1909 Praha, + 18. 7. 1978 Abidjan

Po studii na Vysoké škole obchodní v Praze (Ing., 1931) pracoval jako úředník. Roku 1934 uskutečnil cestu do Afghánistánu a 1936 cestoval po Maroku. Po 2. světové válce (1946) odjel do Afriky, kde nejprve pracoval v Ústavu pro výzkum Afriky v Dakaru (IFAN); v této době také získal titul PhDr. na Sorbonně v Paříži. Později - od padesátých let - byl ředitelem Národního muzea v Abidjanu, a to až do svého penzionování. Od konce šedesátých let byl také ředitelem Etnografického ústavu Pobřeží slonoviny.

Sběratelství mimoevropského umění a aktivní propagace československého motorismu, kvůli níž podnikl cesty do Střední Asie a severní Afriky, u Holase vyvolaly zájem o etnografii a kulturní historii. O tyto obory se začal zajímat ještě před 2. světovou válkou. Po válce, během svého afrického pobytu, se již plně věnoval odborné práci a publikování odborných článků a monografií. Od 50. let průběžně publikoval práce věnované západoafrickým kulturám, má řadu článků v časopise *BIFAN* (jeho bibliografie zahrnuje více jak 160 titulů), speciálně pak kulturám národů obývajících Pobřeží slonoviny a Libérie, pro něž je dodnes hlavní a často jedinou autoritou. K nejdůležitějším Holasovým pracím patří úvod do africké etnografie a kulturní historie (1951), výklad symboliky reliéfních řezb na dveřích domů a špýcharů národů Senega a Baule (1952) a shrnutí výsledků etnografické expedice do východní Libérie. Na konci 60. let pak vydal celou řadu syntetických studií o lidovém umění národů Libérie a Pobřeží slonoviny.

D.-K.: *Inšalláh. Cesta modrého vozu třemi světadíly*, Plzákovo nakl., Praha 1944, 478 s., *L'homme noir d'Afrique*, IFAN, Dakar 1951, 105 s., 48 s. obr.; *Les masques Kono (Haute-Guinée Française). Leur rôle dans la vie religieuse et politique*, Paul Geuthner, Paris 1952, 200 s., *Portes sculptées du musée d'Abidjan*, 1952; *Mission dans l'est Libérien*, 1952; *Cultures matérielles de la Côte d'Ivoire*, Presses universitaires de France, Paris 1960, 96 s.; *Changements sociaux en Côte d'Ivoire*, Presses universitaires de France, Paris 1961, 117 s.; *Ouvrages et articles 1944-1962*, Librairie orientaliste Paul Geuthner, Paris 1962, 69 s.; *Les Toures. Esquisse d'une civilisation montagnarde de Côte d'Ivoire*, Presses universitaires de France, Paris 1962, 234 s., 22 s. obr.; *Industries et cultures en Côte d'Ivoire*, 1965; *L'Images du monde Bété*, 1966; *Masques ivoiriens*, 1969; *Sculpture Sénoufo*, 1969; *Animaux dans l'art ivoirien*, 1969, *Die Kunst der Elfenbeinküste. Die Kunstschatze des Museums von Abidjan*, 1969; B. Oja: *Bogi tropičeskoj Afriki* [překlad z franc. orig. *Les dieux d'Afrique noire*], Nauka, Moskva 1976, 96 s.

L.: Tůma, A.: *Postavy našeho motorismu*, Praha 1941; Kandert, J.: *Čeští etnografové v zahraničí*, *Český lid* 78/1991.

BIBLIOGRAFIE: Holas, B.: *Werke und Artikel über afrikanischen traditionelle Kulturen*, Paris 1971.

(ka)

Lochotínský okruh - dokončení z minulého čísla -

Čtenáři, znalí historie aerovek, si jistě v minulém čísle povšimli, že v textu k fotografii Aera 2000 (tzv. Voříška) na váze je chybně uveden rok 1934 - správně by mělo být 1936. Chyba už je v knížce samé a nepodařilo se nám ji před odevzdáním čísla do tisku odstranit. Tímto se omlouváme.



V 5. ročníku 1937 se jako druhý v kategorii automobilů přes 1500 ccm bez kompresoru umístil plzeňský jezdec Ferdinand Janský (start. číslo 24) - velký universál, který jezdil silniční závody i moto a ještě k



tomu plochou dráhu. Dojel v čase 56:54,0 min. za vítězným Janem Kubičkem na Bugatti 1500.

Následující ročník skončil pro aerovkáře velmi úspěšně - v kategorii automobilů do 1100 ccm skončil jako 2. Vladimír Formánek (start. číslo 2) a jako 3. Václav Uher (start. číslo 6) - oba na vozech Aero 30. V kategorii automobilů do a přes 2000 ccm obsadili aerovkáři na "padesátkách" 3., 4. a 5. místo v pořadí Ladislav Mikula (start. číslo 9), Vladimír Vojtěchovský (start. číslo 8) a Ferdinand Jánský (start. číslo 11). Tento ročník byl posledním před 2. světovou válkou.

8. ročník se konal až v roce 1949. Kdy se na Lochotíně objevila na startu naposledy aerovka. Byl to vůz Aero Speciál Jaroslava Jonáka (start. číslo 18), který dojel do cíle na 2. místě.

připravil Karel Jičínský

Z knihy V. Heinze a V. Klementa Z DĚJIN AUTOMOBILU z r. 1931 vám nabízíme 4. pokračování o automobilech na elektřinu.

Z historie automobilu

42

ELEKTROMOBILY - ELEKTŘINA V DOPRAVĚ

W.C. BERSEY Anglie 1890 (1894).



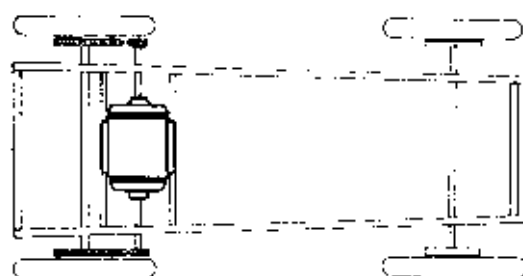
První datum znamená začátek konstruktérových prací, druhé znamená ročník vyobrazeného vozu.

Walter C. BERSEY, nyní plukovník anglické armády, začal konstruovat elektrické vozy jako dvacetiletý jinoch. Roku 1890 vykonstruoval pro Ratcliffa Warda elektrický omnibus, který provedla firma Elwell-Parker Co. ve Wolverhamptonu. Jezdil mezi Charing Cross a Victoria a byl to první autobus, který měl úřední povolení k nájemné dopravě, což za vlády praporkového zákona jest jistě pamětihodné. Roku 1893 postavil Bersey nákladní vůz pro poštovní správu. Chassis k němu zhotovil H. Renold. Aby běžel tiše, měl vůz široké hnací řetězy. Tři měsíce před zrušením praporkového zákona byl Bersey stihán, protože překročil ve středu Londýna rychlost 2 mil v hodině a neměl muže, jdoucího před vozem s praporkem. R. 1894 postavil faeton, na němž tehdejší princ



Waleský a pozdější anglický král Eduard podnikl pravděpodobně svou první automobilovou výjíždku. Bersey proslul zejména konstrukcí "taxicabs" pro London Electric Cab Co. Na mezinárodní motorové výstavě, která byla pořádána v Londýně od 9. května do 8. srpna 1896 pod patronací samé královny a za čestného předsednictví prince Waleského, měl Bersey vedle faetonu krásný zavřený vůz, jenž vzbudil živou

pozornost vznešených kruhů. Vážil s bateriemi a cestujícími 36 angl. centů a baterie vystačovaly na 50 mil angl. při rychlosti 12 - 15 mil v hodině. Byl jedním z dvaceti vozů, které byly použity následujícího roku při první automobilové svatbě v Anglii. Ani princ Waleský neopomenul příležitosti se svézt v Berseyově voze. Krásný vzhled, příbuzný kočárům, a tichý chod získával elektromobilu u anglického obecnstva sympatie a utvrzoval veřejnost ve víře v budoucnost tohoto vozidla, které pokládáno zejména - a do jisté míry správně - za velmi vhodné pro dopravu ve městě. Na experimenty na tomto poli bylo vydáno množství peněz. Ač měl Bersey velké úspěchy, byl si právě on vědom stinných stránek elektromobilu, které také způsobily jeho porážku v zápase proti parním a zejména benzinovým vozům.



Umístění motoru a náhon Berseyova vozu.

Převzato z knihy V. Heinze a V. Klementa "Z dějin automobilu" z r. 1931.
- pokračování příště -

Zajímavosti ze světa

Lázně Mšené: Známy vrchní lékař ACC důrazně nařídil staříkovi z archivu, aby se pokusil v těchto milých lázních pod Řípem zachránit léčebnou kúrou z chátrajícího skeletu, co se dá. Jak to bývá, šemleli u jídelního stolu on a jemu tři podobní - ač mladší - všechno možné. I vyšlo najevo, že daleko zajímavější než debaty o bolístkách a procedurách může být staříkovo vyprávění o aerovkách, čehož se hned chytil jeden spolustolovník - bývalý to aerovkář Láda Kubík z Prahy. Vlastnil totiž někdy v 60. či 70. letech také "třicítku", ovšem limuzinku, a také si, stejně jako stařík, protrpěl učednická léta při její kompletní renovaci. Nebyl tehdy členem ACC Praha a tak hledal pomoc u bývalých zaměstnanců továrny a Servisu a tak se mu třeba dostalo poučení, že při demontáži předních poloos je třeba mít polonápravu ve vodorovné poloze a že poloosy se musí při vyjímání pootočit tak, aby se vnitřní konce vyhnuly nýtům v polonápravě. S výměnou zkušeností a různých zážitků strávili oba pacienti mnoho dalších příjemně prokecaných chvil. Láda se sice po pár letech musel aerovky vzdát,



našel však doma ještě dvě její fotky, které zapůjčil k otištění. Jaké byly další osudy vozu, už se však nedopátral. Potvrdilo se jen, že svět je malý a aerovkař všude bratry má.

Karel Jičínský



Znovuzrození A 50 Dynamik

Na stránkách našeho zpravodaje jsme v posledních ročnících sledoval osud jedné ze Sodomkových kreací - v aeroslangu nazývaných "Arizona". Je jediným exemplářem této skupiny "padesátek", jež se vyznačovaly blatníky bez vykrojení, který se v českých zemích zachoval. O jeho znovuzrození se zasloužilo Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě, jmenovitě jeho ředitel pan Jiří Junek. Náročnou renovaci provedla firma Auto-Komplet pana Františka Dostála. Jejich šest pracovníků na ní strávilo 3800 hodin. Zatím stála 850.000 Kč, jež z poloviny uhradila dotace od ministerstva kultury a dále přispěli i kraj, město a jiní partneři. Když jsem kdysi viděl hromadu šrotu, přivezenou do muzea, nijak jsem renovátorům jejich úkol nezáviděl. Pustili se však do práce s neobyčejným zaujetím. Pak jsem v dílně shlédl rozpracovaný vůz s již hotovou novou karosérií z jasanového dřeva a téměř dokončenou plechařinou, jež zachovala mnoho z původního materiálu. Původní vrstva laku se objevila v modrozelené barvě a tou renovátoři také při povrchové úpravě vůz pojednali. Čalounění a sedačky byly nově provedeny v kůži krémové barvy podle dochovaných zbytků, nově ušitá skládací střecha byla podle originálu vyplněna koňskými žíněmi. Po dvouleté renovaci byla dne 7. června 2008 aerovka oficiálně představena na II. ročníku Festivalu "Sodomkovo Vysoké Mýto" za přítomnosti dcery Josefa Sodomky paní Hany Bursové. Po této večerní slávě jel s vozem do garáže sám pan ředitel muzea a cestou mě přibral jako spolujezdce. Byl to pro mne nádherný pocit sedět v interiéru vonícím novotou.

Předtím, než byl vůz dopraven na rampu ke křtinám, vystoupil Oňdřej Havelka se svým orchestrem Melody Makers. Konferoval velice vtipně a veselá muzika ze 30. let navodila k premiéře Dynamiku tu pravou atmosféru.

SODOMKOVO VYSOKÉ MÝTO

...na téma Sodomka a vozy Aero

Hlavní program v sobotu 7. června 2008

- Sraz vozů s karosérií Sodomka a sériových vozů Aero
- Komentované ukázky práce prvorepublikových bezpečnostních sborů
 - Módní přehlídka dobového oblečení
- Vyjížďka historických vozů na zámek do Nových Hradů
 - Vystavení historických autobusů RTO
 - Jízda elegance historických kol
- Závod historických kol okolo vysokomýtského náměstí
 - Vystoupení swingových kapel
 - Soutěž elegance historických vozů

To nejlepší nakonec: 18:30 – 19:30 Blue star

Od 20:00 hod. vystoupení **Ondřeje Havelky a Jeho Melody Makers**

21:00 hod. **pokřtění renovovaného vozu**

Aero 50 Dynamik



Podrobný program na www.muzeum.myto.cz

Součástí festivalu jsou i výstavy zaměřené na automobilismus a automobilový design (v prostorách muzea, Městské galerie, Galerii ve zvonici). Po celý den zajištěno stylové občerstvení včetně pražmky kávy, živá či reprodukováná hudba, divadelní vystoupení, prodejní stánky s automobilovou literaturou a modely historických vozů, atrakce pro děti, produkce flašinetáře a další...

Organizátor:

Městské muzeum

Centrum městské knihovny

Městské muzeum



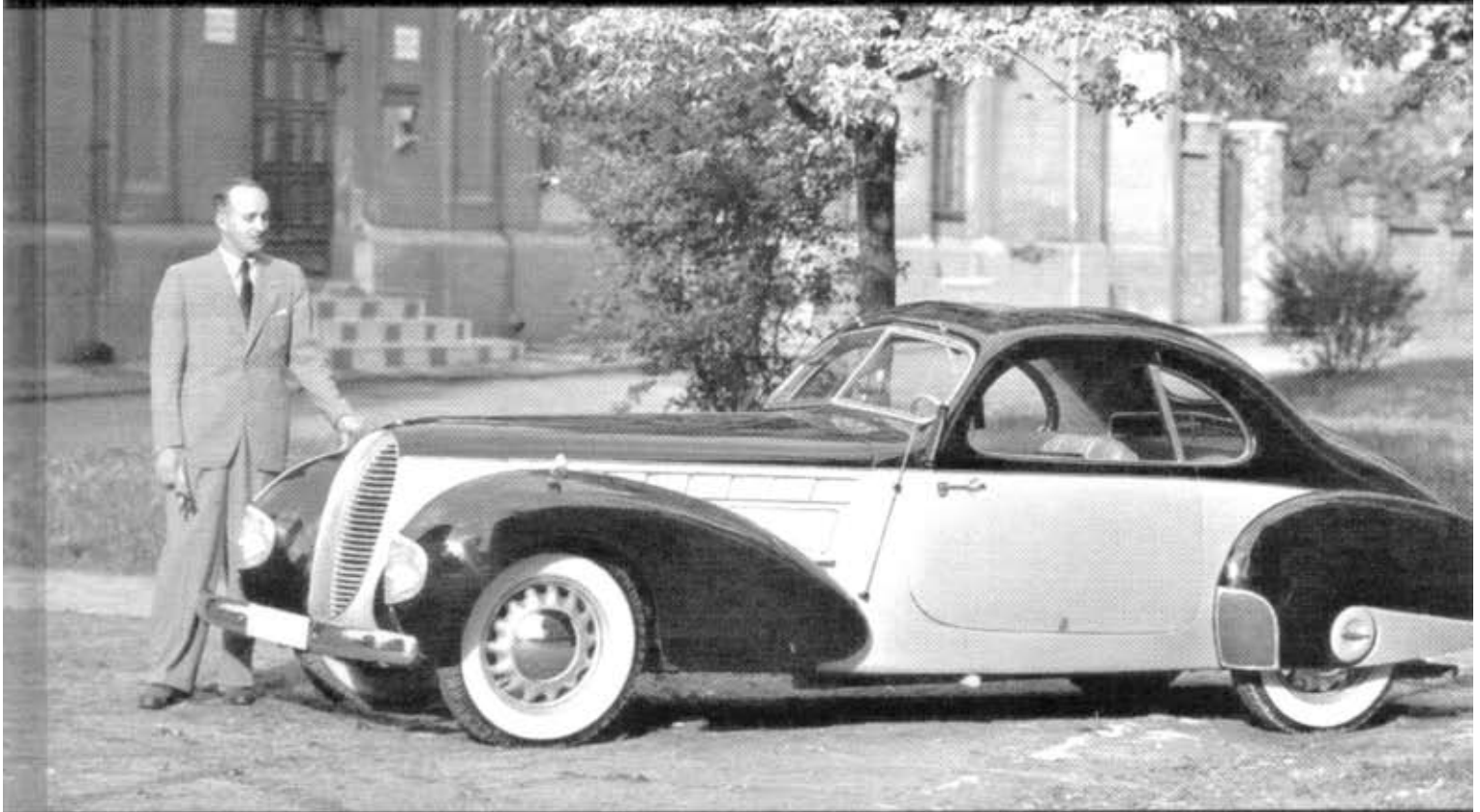
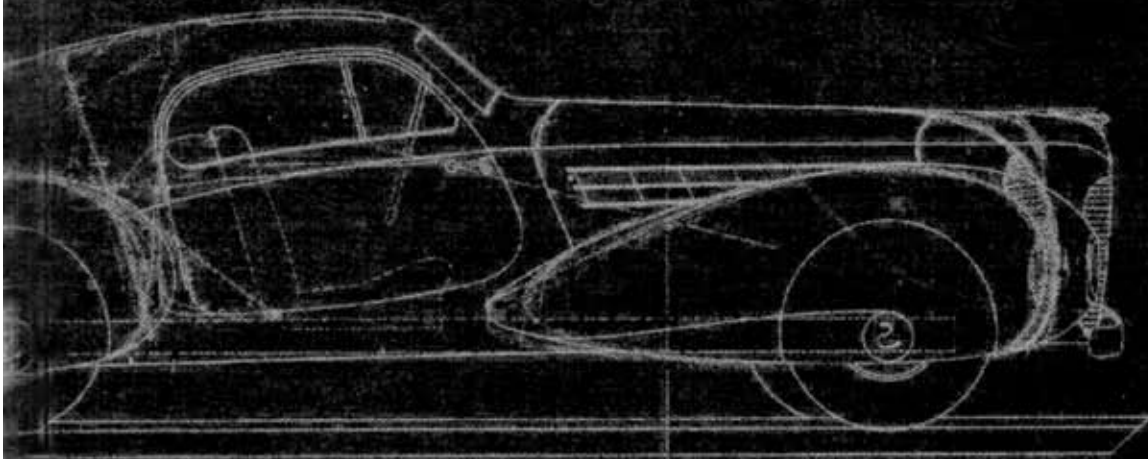
EINLADUNG INVITATION

www.muzeum.myto.cz

Po celý den byla také v muzeu otevřena výstava designérských prací Pavla Huška, se kterým jsem se po 11 letech opět setkal (pamatujete se na jeho vizi Aera pro rok 2000, kterou jsme kdysi za minulého režimu otiskli v tehdejší metodické pomůcce pro řízení 826. 20 Svazarmu? Mohli jsme tenkrát obrázek zveřejnit jen bez Pavlova podpisu, ježto tehdy tvořil v kapitalistickém Švýcarsku). Tak jsme trochu zavzpomínali na doby minulé a za pár dní potom mi Pavel poslal obrázek pro obálku tohoto čísla Aerovkáře.

Ještě bych se zmínil o tom, že se ke slavnostnímu dni podařilo muzeu připravit na stánek novou publikaci "Automobily Aero s karosériemi Sodomka" (autor Jan Černý, ředitel Společnosti přátel vozů Carosserie Sodomka, s kolektivem, cena 390 Kč, k objednání v muzeu). V knížce je řada dosud neznámých fotografií a také výsledky mnoha let detektivní práce Honzovy i dalších badatelů při pátrání po osudech "Dynamiků". Myslím, že náklad je 600 ks a že se na ani na všechny zájemce nedostane. Může být i vhodným dárkem pro zahraniční fanoušky aerovek, protože text je nejen v českém, ale i v anglickém jazyce.

K obrázkům jistě není třeba komentáře, jen je škoda, že je zde nevidíte v barvě. To se vám může podařit na webové stránce www.idnes.cz/aero, kde je článek z 26.6.2008 i s videem.



JAN ČERNÝ A KOLEKTIV

AUTOMOBILY AERO S KAROSERIEMI SODOMKA

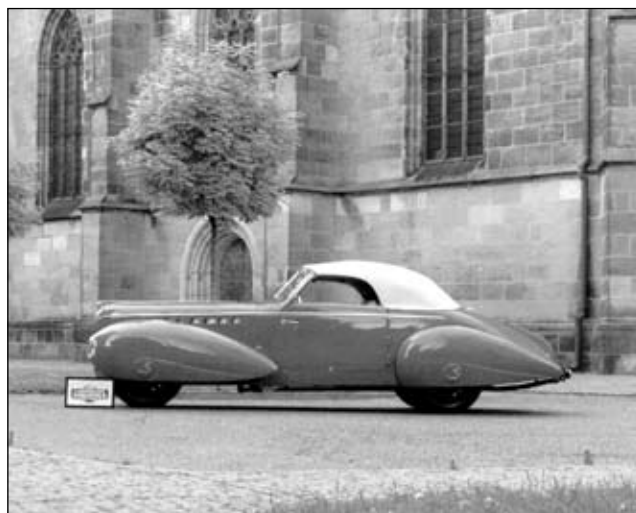
AERO AUTOMOBILES WITH BODYWORK BY SODOMKA



Aero



Aero 50 Dynamik ve výstavní síni



*Aero 50 Dynamik na tradičním místě
fotografování Sodomkových kreací*



V očekávání křtin



*Tricítky a padesátky byly na výstavě
důstojně zastoupeny ...*



... stejně jako cinkáče



*Světový unikát - tahač Škoda
s osobním návěsem Karosa,
skvostně restaurované*

Připravil Karel Jičínský

Z Holandska na skok do Skotska (s aerovkami, samozřejmě) 5. pokračování

Před 39 lety by nikoho z nás ani ve snu nenapadlo, kde se budeme probouzet 21. srpna roku 2007. Tehdy, všichni s životem před sebou, jsme při okupaci naší země rychle přišli o životní ideály a dnes, parta lidí v pokročilém věku se líně ráno povaluje v penzionku nedaleko Loch Nessu. Kdyby mi to tenkrát předpovídala nějaká vědma, určitě bych jí uvěřil, že se budu povalovat u "lochnesky", ale nejvýš tak v Praze ve "Fučíkárně" na Matějské pouti. Pravdou ale je, že tehdejší události byly do určité míry příčinou našeho veteránského fandovství, přátelství mezi normálně myslícími lidmi a konec konců i našeho současného cestování - ale dost vzpomínání a rychle připravit plán na dnešní den.

Náš pobyt ve Skotsku se přehoupł do druhé poloviny. Vyrážíme k západnímu pobřeží, stále podél soustavy jezer, které s Loch Nessem přetínají Skotsko od jihozápadu k severovýchodu téměř jako podle pravítka. Počasí jako malované nás vylákalo k zastávce v příjemném, typicky skotském městečku Fort William. Je všední den a všude panuje poklidná atmosféra. Obchůdky skrývají většinou kvalitní vkusné zboží.



V ulicích městečka Fort William



Cesta přes Grampian Mountains



Cíl dne - městečko Callander a náš starodávný penzion

Nabídka suvenýrů je hodně redukována, ale vše předpokládá velmi dobrou kupní sílu turistů. To je však relativní, protože současný kurz 1,- f za 30,- Kč je o celých 10,- Kč nižší než loňský, takže i benzín je nyní v naší ceně. Ještě dokupujeme zásoby na cestu a v parku klábosíme se Slovákem pracujícím zde dlouhodobě.

Dnešním cílem je městečko Callander. Před sebou máme asi 140 km málo obydleným horským terénem s překrásnou přírodní scénérií. S bližícím se východním pobřežím ubývá na drsnosti krajiny a přibývá obyvatel. Před naším cílem se dokonce objevují pole s balíky slámy, což je na severu Skotska naprosto nemyslitelné. Po krátkém hledání nacházíme všichni noclech za pouhých 23,50 f v pohledně starobylé vile z roku 1861. Agatha Christie zcela jistě znala naše ubytovatelky, neboť dvě velice milé asi sedmdesátileté ladies jakoby z oka vypadly jejím detektivním hrdinkám. Jakmile se za námi zavřely dveře vily, jakobychom se vrátili alespoň o sto let zpátky. Ani genius loci vily nás však neudržel uvnitř. Zvítězilo celodenní horko a množství pubů - šlo se na pivo a potom do hajan ve starožitných postelích s peřinami. Zítřa nás čeká druhý zlatý hřeb Skotska - malebný Edinburgh.



Edinburský hrad a park v podhradí

Do Edinburghu nám zbývá slabých 90 km. Protože předpokládáme hustý městský provoz, spoléháme se na Karlovu navigaci a podle mapy vybíráme parkoviště uprostřed města. Již jedeme městem, plně oddáni navigaci, a ta nám hlásí "jste na místě". Světe div se, před námi je závoru do zvoleného parkoviště a na ní cedule "Parkoviště plně obsazeno". Bezradně stojíme před závorou, až z buňky obsluhy vyjde lady a zřejmě jí něco našeptává, že tahle auta už dál asi nedojedou. S úsměvem nás pouští za závoru a tři místečka mimo vyznačená stání jsou naše.

Městu dominuje majestátný hrad, který je naším prvním cílem. Přes rozlehlý park s bleším trhem a historickým kolotočem šplháme na skálu ke hradu a čím jsme hradu blíže, tím houstne množství turistů. Ve městě totiž právě probíhá tradiční festival divadelních a hudebních skupin. Poblíž nádvoří hradu objevujeme opravdu zajímavé turistické centrum. Zprvu se nám jeví jako obrovská "cetkárna" (nás ustálený výraz pro obchod se suvenýry), ale při prohlídce zjišťujeme, že prodejní místa jsou na ochozech hlubokého prostoru, na jehož dně se nachází funkční tkalcovská dílna chrlicí tradiční skotské kostkované látky. Ochozy jsou kromě "cetkáren" plné obchodů se všemožným zbožím a to je proloženo historickými tkalcovskými stavy s ukázkou původního stylu práce. Dobrý nápad!

Historické centrum města je plné kejklířů, živých soch, šermířů, akrobatů, historických postav a hudebníků. Kam koukat dřív? Na památky



Tak to je pravý Skot



Skotsko je za námi, teď jsme v Anglii

nebo sledovat rej festivalu? Čas je však neúprosný a my se rušnými ulicemi vracíme k aerovkám. Parkovné 3,50 £ za autíčko a rychle vstříc poslední noci na ostrově.

Po sto kilometrech přejíždíme hranice Skotska a neúspěšně hledáme ubytování. Při posledním zoufalém pokusu nám doporučují hotel vzdálený ještě asi 10 km, ale po cestě objevujeme upoutávku B+B na jakési farmě. Dost nedůvěřivě přijíždíme prašnou cestou ke statku, který vypadá na všechno možné, jen ne na ubytování. Dvůr plný harampádí, bordel na zahradě, zkrátka romantika k pohledání. Vítá nás hospodář a brzy víme, v čem je zakopaný pes. Místo chlapů selka a dvě holky na vdávání v montérkách a holinách. Interiér domu je skromný, leč útulný a k mání jsou dva pokoje. Petr s Aničkou pokračují do zmíněného hotelu a my ostatní je po zabydlení následujeme. Poslední večer v Británii musí být slavnostní, a tak je na řadě losos s brambůrky, zeleninou a guinness. Hrdinně musíme přiznat, že na statku jsme my čtyři ještě ztrestali láhev Metaxy, vyžebranou na Petrovi. Nemohli jsme připustit, aby se po takové době zkazila. Spalo se nám jako v bavlnce až do čtyř ráno - to začal pod oknem rádit kohout a zmlknul, až když jsme vstali.

Před námi je posledních 50 km do Newcastleu, na které máme téměř celý den. Karel opět suverénně navolil navigaci a po hodině vjíždíme do města. Městské dálnici se již nelze vyhnout a nad námi se míhají směrníky a na každém je parníček - tedy přístav. Leč Karlova bezmezná víra v navigaci se opět projevila a my si to najednou uháníme po dálnici zpátky do Edinburghu. Newcastle mizí v nenávratnu a Karel je k nezastavení. Po 20 km se podařilo odbočit na Bedlington a my, pokochaní přírodou z míst, kam bychom se nepodívali, se vracíme do Newcastleu. Z 50 km bylo naráz přes 100, ale u trajektu jsme přesto mezi prvními.



Trajekt nebyl průjezdný, takže kamiony do něho musely couvat a je úžasné sledovat s jakou přesností mizejí v jeho útrobách. Vyplouváme asi s hodinovým zpožděním a loď po mnoho kilometrů doprovázejí odvážlivci na vodních skútrech. Anglie mizí z dohledu a nás čeká setkání aerovkářů na 26. Europatreffen v Holandském De Rijpu.

- EB a JK -



V Aerovkáři vyšel seznam zámečníků, strojníků a opravců motorových vozidel. Jisté jich bylo ve třicátých a čtyřicátých letech minulého století několik stovek. Co se však s nimi, jejich dílnami a provozovny, jejich strojním vybavením a zásobami stalo? Kam se oni sami poděli?

Poslyšte příběh jednoho z nich.

Mezi osudová osmičková výročí našeho národa je zařazen též "Vítězný únor". Ten ale začal daleko dříve než v r. 1948. Jeho základy však byly položeny už za *Košického vládního programu* znárodněním, jež počalo již v polovině roku 1945 nepřipuštěním Agrární strany do volební politické soutěže a mnoha jinými nedemokratickými činy. To vše bylo konáno se záměrem získat v budoucnu absolutní moc.

ČSR byla založena především na drobné a poctivé práci řemeslníků, živnostníků, rolníků a na převážně lehkém a spotřebním průmyslu. Válečné škody v porovnání s mnoha ostatními okolními státy nebyly tak hroznivé. Proto bylo možno především ve strojírenství a automobilovém průmyslu obnovit výrobu a díky velkému konstrukčnímu potenciálu přesahovala mnohá motorová vozidla svou technickou vyspělostí hranice státu.

Vzpomeňme bez ohledu na úplnost a časovou posloupnost na některé z nich: Konstrukčně nadčasová JAWA 250 "pérák", úžas ve světě vzbuzující Tatra 87 ing. Hanzelky a Zikmunda, nesmrtelná Tatra 111, letoun Aero 45 a pak mnoha vítězství ve světových soutěžích se pyšníci sportovní a akrobatický letoun řady trener a snad i přenádherná parní rychliková lokomotiva ze Plzně.

Znárodněním podniků si stát, rozuměj po únoru Komunistická strana, usurpovala rozhodování o koncepci národního hospodářství a jeho přezbrojení na těžký průmysl. Napřed 500 zaměstnanců, pak 200, pak 50 a nakonec byl znárodněn i poslední švec. O této době my aerovkáři víme své, protože ji máme zdokumentovanou v našem archivu, či v mnoha pojednáních.

Pro tradiční výrobu a její zaměstnance nezbylo mnoho prostoru. Mnozí byli označeni za třídní nepřátele lidu, kapitalistické vydřiduchy, šmelináře, kulaky a byl na ně pořádán doslova hon. Svůj podíl na tom měla i hysterická propaganda, již propadla po pravdě řečeno část prostých, méně schopných v dané situaci se orientujících lidí.

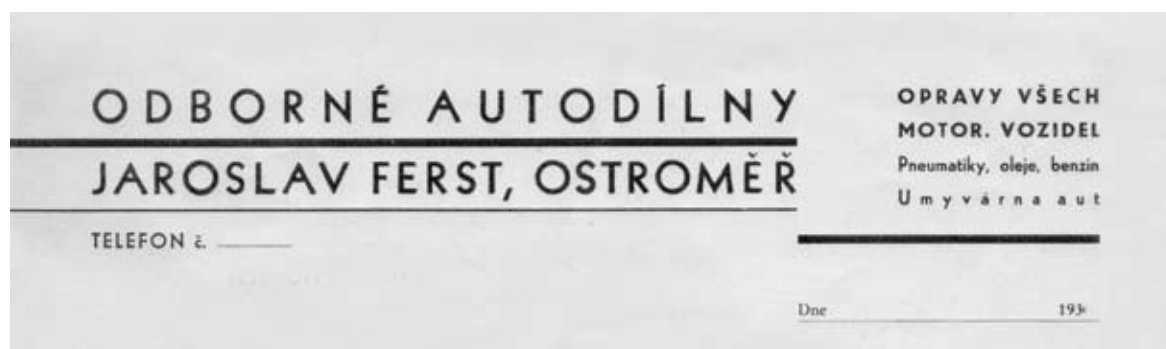
Po uzavření hranic byla prosazována absolutní materiálová a technická soběstačnost s nekritickou glorifikací všeho, co mělo vztah k Sovětskému svazu.

Mezi obyvatelstvem se začala šířit vlna obav a strachu, záměrně šířená veřejnými soudními procesy s rozsudky dlouholetých žalářů, propadnutím veškerého majetku, ztrátou občanských práv, násilným vystěhováním, zákazem povolání a studia dětí. Taková to byla doba.

Náš příběh se odehrává ve východních Čechách. Mladý šikovný mechanik začíná s opravami kol, sem tam opraví i nějaký ten motocykl, takže ke vzniku autodílny není již tak daleko. Ta se brzy stala v okolí známou a začala slušně prosperovat. Došlo k rozšíření strojního vybavení, rozšíření o prodej součástek, olejů, elektrosoučástí, pneumatik. Byla postavena umývárna a čerpadlo pohonných hmot. Když se pak ze sousedství do rodiny přišel mladý šikovný truhlář, jevila se budoucnost autodílny více než nadějně. Protože rozum a strach u něj

ještě nebyly dostatečně vyvinuty, "pořídil" si při ústupu Schernerova štábu z Velichovek pásový motocykl a bojové vozidlo Stower. Základ pro odtahování nepojízdných vozidel byl položen a dílna byla v té době schopna vykonávat veškerou technologii a služby autoopravenství.

A pak se to stalo. V 50. letech minulého století obdržela autodílna příkaz Obvodního národního výboru k uzavření. Počinání státního orgánu bylo tak suverenní, že nebyla požadována žádná materiálová ani finanční inventura. Strojní vybavení bylo odvezeno na různá místa, drobný materiál sešrotován. Odvezené stroje se podařilo vysledovat, avšak jejich návrat nepřipadal v úvahu. Majitel autoopraveny se fyzicky zhroutil a do konce života zůstal invalidní. Mladý se také již nikdy ke kvalifikované práci nevrátil. Zato na OV KSČ si jistě udělali čárku za zlikvidování jednoho třídního nepřítele. Provozovna pustla, musela být zbourána. Ani po sametové revoluci se následník nenašel. Navíc byly, jak předpokládám, ztraceny další námi veteránisty tolik nedostatečkové součástky a náhradní díly.



Hlavička originálního firemního tiskopisu.

A kolik podobných osudů z těch stovek jmen výše uvedených by se dalo najít?

Dle autentického vyprávění citovaných účastníků, ze vzpomínek starých desítky let zpracoval Mirek Rybák se žádostí o porozumění možných drobných nepřesností.

Mirek Rybák

Poznámka pro redakci -

Příspěvek píše na mnohé výzvy sdělovacích prostředků zmapovat osudy a události spojené s únorem 1948. Zveřejnění nechávám vzhledem k silné političnosti a tím vybočení ze zaměření časopisu zcela na rozhodnutí redakce.

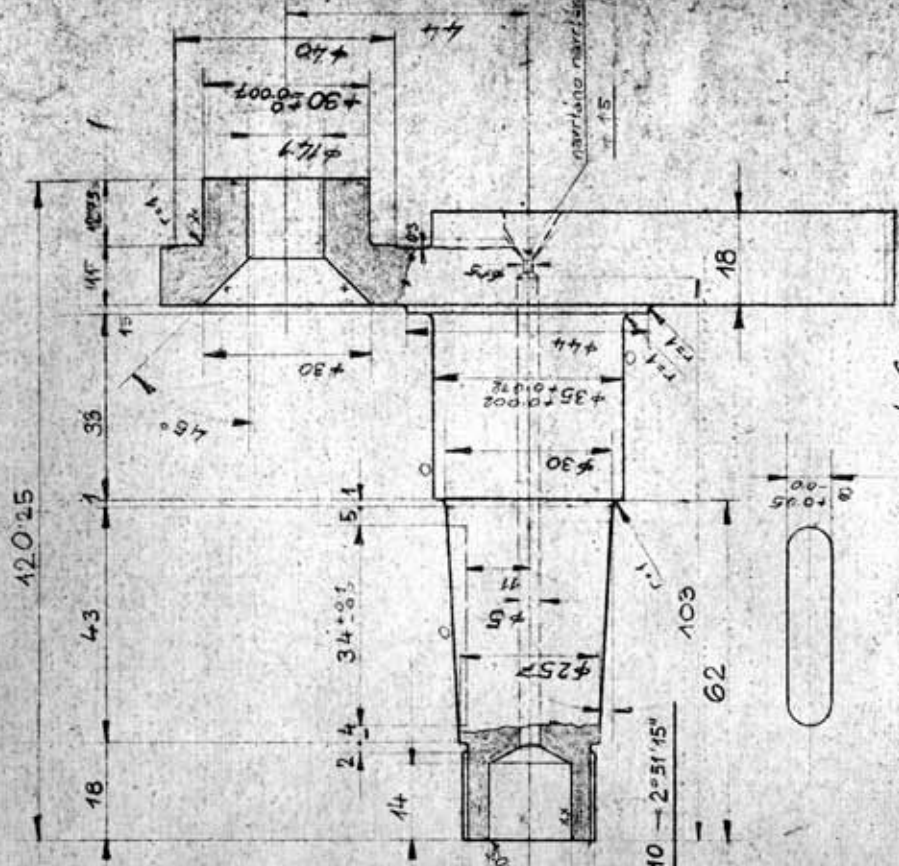
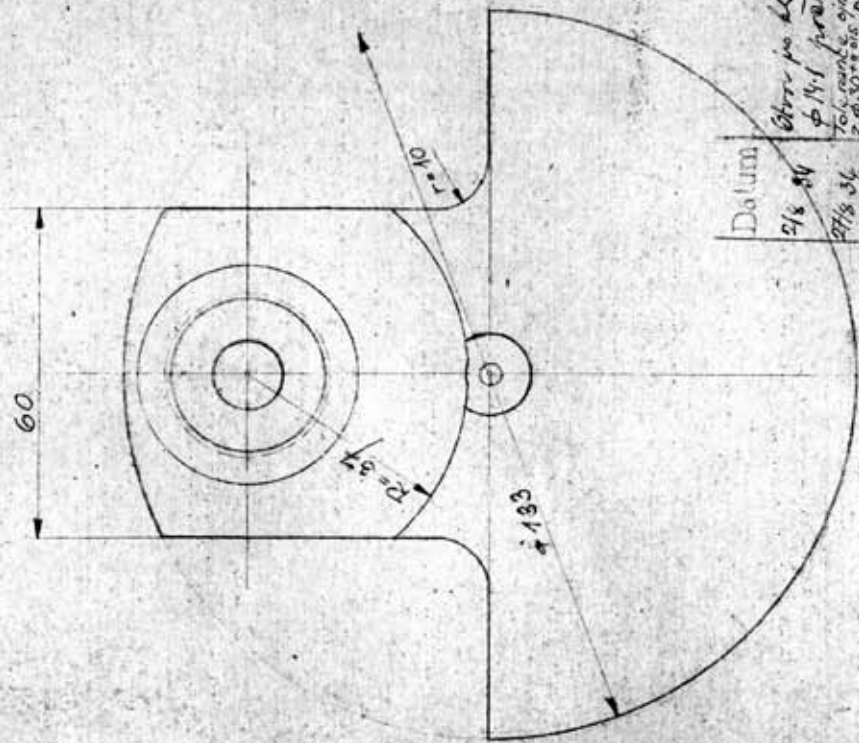
Pozn. redakce -

Domníváme se, že i tento příspěvek patří do historie veteránského hnutí. Tehdejší politická situace přímo zasáhla do vývoje vztahu veřejnosti nejen k autoveteránům, ale obecně k hodnotám vytvořeným předchozími generacemi. Snad zbývá dodat, že množství autodílů zabavených v soukromých dílnách a prodejnách bylo převedeno do vzniklého národního podniku "Mototechna" a na počátku druhé poloviny 50. let byly téměř všechny tyto zásoby sešrotovány.

- za redakci JK -



Dnes najdete v Technické rubrice další výkresy dílů kliky A 30 a pokračování o renovaci A 662.



M24 s7.45
+15 +0.08
+15 -0.02

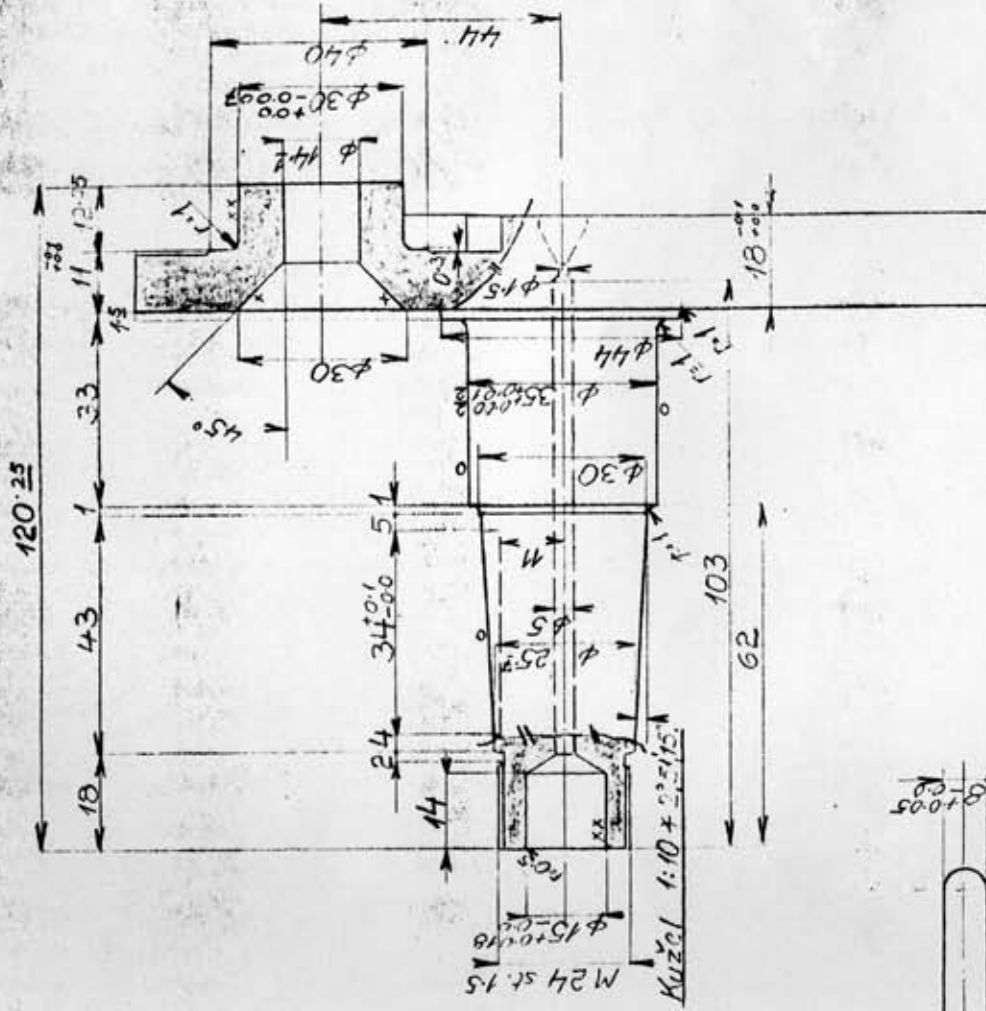
Kružal 1:10 - 2°51'15"

Datum	Pracovník	Pracovník
9.8.34	Štěr	Bar
9.11.34	Štěr	Bar
9.4.35		
19.11.35		

Štěr po kř. č. 12.1.34
 1. 14.1.34
 2. 30.1.34
 3. 30.1.34
 4. 30.1.34
 5. 30.1.34
 6. 30.1.34
 7. 30.1.34
 8. 30.1.34
 9. 30.1.34
 10. 30.1.34
 11. 30.1.34
 12. 30.1.34
 13. 30.1.34
 14. 30.1.34
 15. 30.1.34
 16. 30.1.34
 17. 30.1.34
 18. 30.1.34
 19. 30.1.34
 20. 30.1.34
 21. 30.1.34
 22. 30.1.34
 23. 30.1.34
 24. 30.1.34
 25. 30.1.34
 26. 30.1.34
 27. 30.1.34
 28. 30.1.34
 29. 30.1.34
 30. 30.1.34
 31. 30.1.34
 32. 30.1.34
 33. 30.1.34
 34. 30.1.34
 35. 30.1.34
 36. 30.1.34
 37. 30.1.34
 38. 30.1.34
 39. 30.1.34
 40. 30.1.34
 41. 30.1.34
 42. 30.1.34
 43. 30.1.34
 44. 30.1.34
 45. 30.1.34
 46. 30.1.34
 47. 30.1.34
 48. 30.1.34
 49. 30.1.34
 50. 30.1.34
 51. 30.1.34
 52. 30.1.34
 53. 30.1.34
 54. 30.1.34
 55. 30.1.34
 56. 30.1.34
 57. 30.1.34
 58. 30.1.34
 59. 30.1.34
 60. 30.1.34
 61. 30.1.34
 62. 30.1.34
 63. 30.1.34
 64. 30.1.34
 65. 30.1.34
 66. 30.1.34
 67. 30.1.34
 68. 30.1.34
 69. 30.1.34
 70. 30.1.34
 71. 30.1.34
 72. 30.1.34
 73. 30.1.34
 74. 30.1.34
 75. 30.1.34
 76. 30.1.34
 77. 30.1.34
 78. 30.1.34
 79. 30.1.34
 80. 30.1.34
 81. 30.1.34
 82. 30.1.34
 83. 30.1.34
 84. 30.1.34
 85. 30.1.34
 86. 30.1.34
 87. 30.1.34
 88. 30.1.34
 89. 30.1.34
 90. 30.1.34
 91. 30.1.34
 92. 30.1.34
 93. 30.1.34
 94. 30.1.34
 95. 30.1.34
 96. 30.1.34
 97. 30.1.34
 98. 30.1.34
 99. 30.1.34
 100. 30.1.34

Návrhová z. L 6
 Platí do 1200. vozů! nahrazení L 232

Přední díl klikor. hřídele
 C.N.S. h.
 4.9.33
 L 123

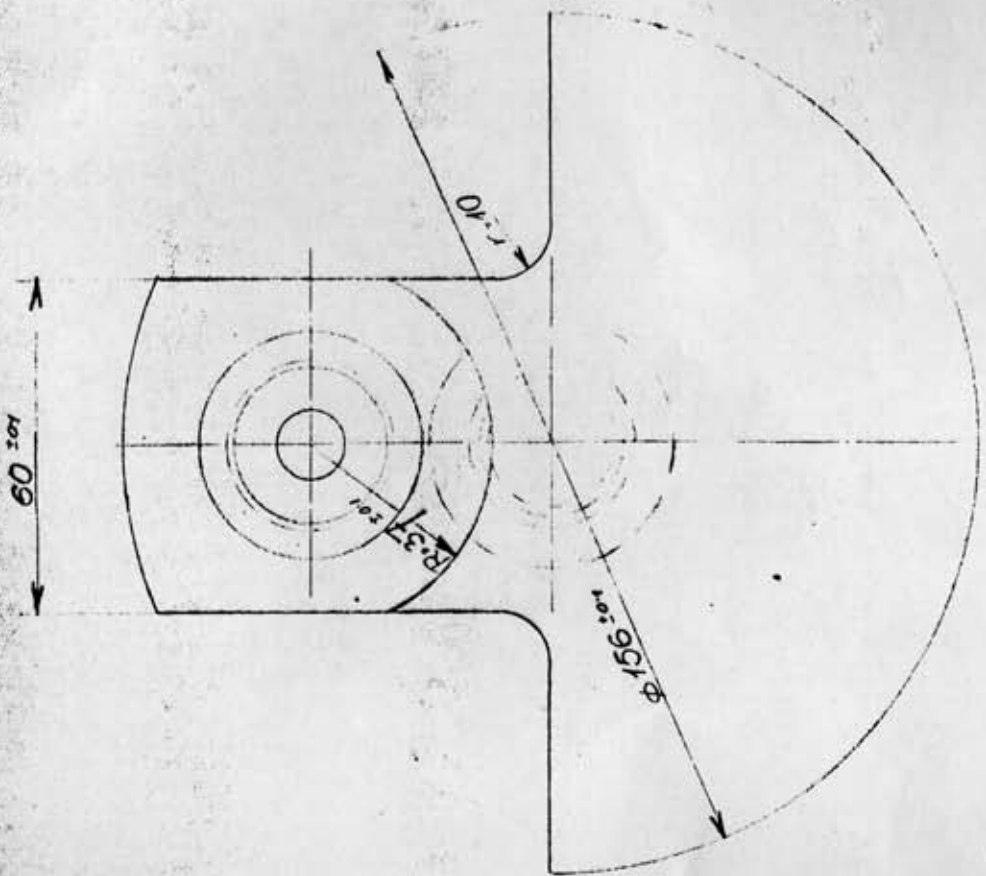


Náhrada za L 123 od 1201 vozu

AERO-PRAHA

Návrh: 1		Material: C. V. S.	
Kreslí: 3072		3. II. Čís. modelu:	
Datum: 1935		L 232	

platí od _____
 náhrada za _____
 platí do 1900. v. v. s. _____
 nahražen L 307 _____
 vyzkouš pod _____



Datum: 3. II. 1935	Tolerance u $\phi 30 \pm 0.005$ na $\pm 30 \pm 0.005$
--------------------	---

Historie jedné Aerovky

5. pokračování o renovaci A 662 od F. Kundera

Dnes si budeme povídat o zdroji elektrické energie ve vozidle, který napájí všechny spotřebiče, t.j. i akumulátor jen při chodu motoru. U motorových vozidel, která spadají do okruhu našich zájmů, t.j. veteránů, se používala hlavně stejnosměrná derivační dynamo. Základními částmi každého automobilového dynamo je rotor a stator s oběma ložiskovými štíty. Ložiskovým štítům se v dílenské praxi často říká víka. Stator je zhotovený z ocelové trubky a nese uvnitř pólové nástavce s budicími cívkami. Počet pólů závisí na konstrukci a velikosti dynamo. Pro naše účely se vyráběla převážně dynamo čtyřpólová. Na statoru jsou též umístěny dva odizolované vývodní šrouby. K šroubu označenému M je připojen jeden konec budicího vinutí, ke šroubu označenému D je připojen odizolovaný držák kartáčů (uhlíků) spolu s druhým koncem budicího vinutí. Na hřídeli dynamo jsou nasazeny plechy s drážkami na obvodu, v nichž je navinuto vinutí připojené k lamelám komutátoru. Dále jsou zde kuličková ložiska s odstříkovacími podložkami. Stator a rotor jsou spojeny v jeden celek břemenovým a komutátorovým štítem. Na komutátorovém štítu jsou upevněny držáky kartáčů včetně pružin, které přitlačují kartáče ke komutátoru. Kartáč a jeho držák jsou spojeny měděným lankem s kabelovým očkem. Při větším počtu kartáčů jsou odizolované kartáče vzájemně propojeny. Vnější strana ložiska břemenového štítu je utěsněna odstříkovací a plstěnou podložkou. Na volný konec hřídele je nasazen distanční kroužek, o který se opírá řemenice, která je na hřídeli zajištěna drážkou s klínkem a maticí s pružnou podložkou.

Dynamo pracuje za těžkých podmínek, je vystaveno otřesům vozidla, chvění motoru, větracími otvory vniká dovnitř bláto, prach, voda i mastnota. Proto je vhodné po ujetí 20.000 až 30.000 km dynamo vymontovat z vozidla, rozebrat, prohlédnout, vyměnit tuk v ložiskách a, je-li to nutné, přesoustružit komutátor a vyměnit kartáče.

Postup při opravách dynamo:

1. Rozebrání - 2. Očištění - 3. Kontrola a přezkoušení jednotlivých dílů - 4. Doplnění materiálu - 5. Provedení soustružnických a jiných prací - 6. Sestavení - 7. Přezkoušení.

1. Rozebrání.

Při demontáži musíme dbát na to, abychom nepoškodili některé součásti nebo nepostráceli některé drobné díly. Rozebrání není nikterak složité, takže není nutno je podrobněji popisovat. Zpravidla se nejprve sejme kryt a řemenice, pak se vyjmou kartáče a odšroubují jejich lanka a vývod derivačního budicího vinutí, povolí se stahovací šrouby a sejme se komutátorový a břemenový štít. Tím je oddělen stator od rotoru. Je vhodné stáhnout kuličková ložiska. Pro stahování ložisek je vhodné použít jednoúčelové stahováky, které nedeformují odstříkovací podložky.

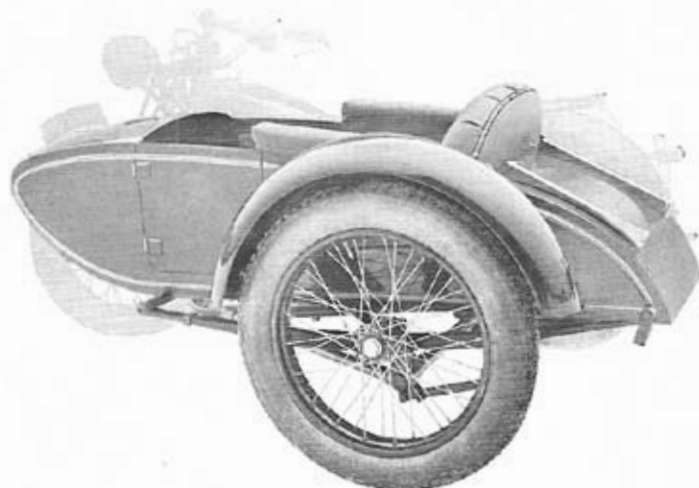
2. Očištění.

K čištění dynamo potřebujeme technický benzin a štětce. Nesmí se nechávat namočen stator a rotor dlouho v benzínu, neboť jejich vinutí jsou impregnována a mohlo by dojít k poškození impregnace nebo izolace vinutí. Kuličková ložiska po očištění několikrát protočíme v čistém benzínu.

Příště si povíme o dalších operacích.

KuFr

AERO



s
i
d
e
c
a
r

**CHLOUBOU
MOTOCYKLU
DOBŘÝ SIDECAR**

TVAR

VZHLED

POHODLÍ

TRVANLIVOST

**Aero-továrna letadel
Praha-Vysočany.**

Zpravodaj "AERO CAR CLUBu" Praha.

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

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero
v abonentním nákladu. Ročník XXXXVIII., číslo 3, r.v. 2008.

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