



2010

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



č. 2



Vážení aerovkáři,

již několikrát toho byly plné noviny - "Německá a rakouská policie šikanuje české řidiče" nebo "Na bavorském lovu českých řidičů". Takové a podobné titulky vídáme v poslední době v českém tisku.

O co se jedná? Údajně o běžné kontroly, které podstupují ve stejné míře i tamní řidiči. Jenže, tyto kontroly probíhají hned za hranicemi a naši řidiči jsou mnohdy šokováni. Policisté v civilu a v neoznačených automobilech (to je legální) dosti nevybíravým způsobem prohledávají automobil a testují řidiče na drogy. Test probíhá celkem přirozeně, řidič je nucen čůrat do kelímku před policisty, samozřejmě na otevřeném prostranství. Různým recesistům to může být dokonce příjemné, ale co ti normální? Když odmítnete, riskujete mnohahodinové zadržení na policejní stanici.

Na žádost naší vlády o vysvětlení situace přiznala německá strana, že jde o politické rozhodnutí. Kontroly se však prý týkají jen podezřelých řidičů. Rodiny vezoucí lyže z hor prý nekontrolují. A to je kámen úrazu, podle čeho se pozná podezřelý (pokud nevezve lyže)?

Musíme uznat, že Schengenský prostor je ideálním rejdištěm pro dareby všeho druhu a všech národností, a právě ti jsou mistři v tom udělat se nanápadnými. Je dobře, že je policie v činnosti.

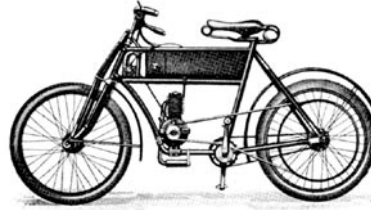
Aby úvodník nebyl příliš vážný, napadlo mě, do jaké míry může být posádka aerovky nápadná. Především, za sedmáct let, kdy pravidelně jezdíme s aerovkou do zahraničí, jsme zažili pouze dvě policejní kontroly a policisté byli velmi slušní. Ale proč by nemohla být posádka aerovky podezřelá? Vždyť 73 let staré auto jedoucí po ose je podezřelé samo o sobě. Podezřívavý policista musí hned usoudit, že se pod starou karoserií nachází super rychlý vůz, který ujede každému policejnímu autu. Když ještě k tomu uvidí dalekohledem přestárlou posádku, tak si jistě řekne, že to musí být gengstři ve škraboškách, protože starci by jízdu ve starém autě nemohli přežít! Co udělá rozumný policista, když uvidí takovéto podezřelé auto - zastaví ho. Okamžitě nechá otevřít kapotu a je zklamán, že nevidí osmiválec do V, ale že vlastně nevidí skorem žádný motor. I zaměří se na řidiče. Škraboška je dokonalá, tak nechá podezřelého "mladíka" vyčůrat do kelímku a je zklamán podruhé. Škraboška to nebude, ten "mladíček" díky stařeckým prostatálním problémům ze sebe nedostal ani kapku. Co teď, něco tam být musí a začne prohledávat vozidlo. Nic, nic, nic. Až se rozzáří, no konečně, v utěrce u šišky chleba, salámu a rajčat je šikovně ukrytý kuchyňský nůž - délka čepelí 12 cm - a do Německa se smí vozit nože s čepelí do 8,5 cm. Policista zvítězil a posádka putuje v poutech na stanici.

Co na to česká policie? Ta by si sice nevšímala ani půlmetrových nožů (možná ani samopalů), ale mohla by kontrolovat u cizinců, zda nemají plný kufr pytlů s odpady, kterých se rádi zbavují v českém pohraničí, nebo by mohla sexuchtivé řidiče testovat na venerické choroby, aby nám nenakazili naše lehké děvy (kdoví odkud).

Kontroly, nekontroly, už se těším na další výlet - bavorská policie si pro testy na drogy prý pořídila obytný vůz.

A teď vážně. V roce 2009 německí policisté v revíru Waidhaus zkontrolovali cca 20000 aut (ročně tudy projedou 4 miliony aut). Odhalili 142 pašeráků drog, 50 zdrogovaných řidičů, 40 ilegálně převážených lidí, zatkli 22 převaděčů - všechna čest. Já se jim do kelímku rád vyčůráám (když to půjde).

- JK -



1898.
Druhá dvoukolka, 1-válec, 60×65 mm,
výkon 1 $\frac{1}{4}$ ks.

Aero Car Club před 80 lety

Po prvních debatách několika pražských zájemců o koupi malé aerovky (zatím ještě nebyly v prodeji) byl klub příznivců automobilů Aero založen 23. července 1930 (podle některých pramenů 23. června) v Praze. První schůzky se konaly v kavárně "Urban" na Václavském náměstí, po dvou měsících pak v Zrcadlovém sále "Národní kavárny" na Národní třídě 13. V prosinci téhož roku už byl uspořádán I. filmový večer. Sekretariát klubu byl výhodně umístěn v budově Na poříčí 28 nad prodejnu Aero, klubovní místnost se později přesunula do paláce Kotva. Prvním předsedou se stal prokurista Oldřich Skokánek, po čtyřech letech ho vystřídal Stanislav Kafuněk, který zůstal ve funkci až do roku 1939. Ze 37 zakládajících členů se ACC rozrostl do jednoho z nejsilnějších značkových klubů v republice. V roce 1936 měl klub již přes 1 600 členů a jeho jmění činilo přes 20 000 Kč, roční obrát 360 000 Kč. Stav členské základny se udržel na téměř stejné výši až do zrušení klubu začátkem roku 1939. Kromě pražského ústředí byly pobočky ACC i v Českých Budějovicích, Brně, Moravské Ostravě, Hradci Králové, Staré Pace, Prostějově a Užhorodě.

O dění v klubu i mimo něj podával od roku 1934 zprávy čtrnáctideník "Aerovkář", od roku 1937 až do okupace měsíčník "Aero Car Club Revue". Redakci vedl neúnavný St. Kafuněk, technickou rubriku ingC. P. Burgermeister. Bezplatné právní porady podával celá léta JUDr. O. Lankaš. Členské příspěvky se pohybovaly okolo 40 Kč za rok včetně předplatného za klubový zpravodaj. Jako hlavní výkonný orgán v pražském ústředí působil správní výbor, přidružené vyvíjely činnost sportovní komise, zábavní výbor, dramatický odbor, divadelní a šachový kroužek, hokejový a lyžařský odbor. Společenská činnost v pražském klubu v pobočkách byla velmi pestrá. Pořádaly se maškarní plesy, mikulášské a silvestrovské večery, programové večery s vystoupením mistrů zábavy, promítáním filmů, hrami a tancem, "jour-fixy", přednášky, praktický kurs aerovkářů, společné výlety, honby za balonem nebo liškou, divadelní představení pro členy klubu za zlevněné vstupné o 1/3 a mnoho dalších vážnějších i

VI. ROČNÍK ČÍSLO 3

CASOPIS AERO CAR CLUBU

ODPOVĚDNÝ REDAKTOR ST. KAFUNEK

V PRAZE 5. BŘEZNA 1939

KONČÍME...

Toto je poslední číslo Aero Car Club Revue, které bylo vytištěno. Pferušujeme a ukončujeme vydávání VI. ročníku. Loučíme se s vámi, milí čtenáři.

Jméno Aero Car Club Revue, právě tak jako jméno Aero Car Club bude napříště zapsáno již jen v historii našeho motorismu.

A jako je slavná tato historie, tak — můžeme to říci s klidným svědomím — jsou a zůstanou slavná tato dvě jména v ní.

Aero Car Club měl zdánlivě firmu klubu značkového a jako takový byl také založen. Leč každý ví, že si náš klub dovedl vždy svým pevným a seriosním vystupováním navenek i uvnitř zachovat stanovisko vysoko nad omezenými zájmy pouhého značkového klubu a dovedl si vytýčit svobodnou cestu za sportem a službou členstvu i tam, kde se odchyloval od zájmů značky.

Od svého založení 23. června 1930 až do okamžiku, kdy se spojuje v zájmu státní jednotnosti s mohutnou organizací AKRCS, pracoval klub nezištně a s plným elánem svých mladých a před ničím neocouvajících sil ve prospěch celku — ve prospěch československého motorismu. Proto není a nebude klubu ani členstvu obtížno podřídit se jednotě organizace v AKRCS.

Byly doby, kdy bylo lépe pracovat na svém kusu pole působnosti. Nyní přišla doba, kdy musíme všichni pracovat spolu na jediném celku. Uměli jsme to první, budeme umět i to druhé. Zmizí jméno a zmizí užší kruh pracovníků. Rozšíříme svůj obzor a zapadneme účinně do velkého stroje jako bezejmenné kolečko, ale jako kolečko ostře katené a důležité.

49

To není fráze. Dokazuje to skutečnost, že z tolika osvědčených pracovníků, kteří se dali jednotné organizaci k dispozici, byl vyvolen první organizátor našeho klubu, pan Stanislav Kačuněk, dosavadní předseda ACC, aby převzal odpovědné funkce co člen předsednictva AKRČS — odbor Velká Praha, dále co člen sportovního výboru AKRČS, co člen redakční komise časopisu „Auto“ a konečně i co zemský náčelník Stráže Motoristů.

Také někteří jiní významní pracovníci ACC stali se po zásluze členy okresních sborů referentů. Jsou to pp. dosavadní místopředseda ACC Dr. O. Lankaš, dále Ing. Dr. Mlil, sekretář Löwl, pokladník Kraus a j. Tato spolupráce zaručuje kontinuitu zásad, kterými byl klub veden, zaručuje, že v jednotné motoristické organizaci budou tyto zásady dále uplatňovány. Můžeme proto s klidným svědomím a s jistotou, že naši výzvy bude uposlechnuto, doporučení dosavadnímu členstvu pokud tak ještě neučinilo, aby vstoupilo s námi do AKRČS.

Podrobnosti zapojení se ACC do AKRČS po stránce správní a finanční nejsou předmětem tohoto úvodníku. Členové budou mít možnost uslyšet o nich na valné hromadě ACC. Zde chceme jen říci, že své sportovní trojeje a ceny věnuje náš klub Autoklubu Republiky Česko-Slovenské, čímž symbolicky naznačuje, že v nové organizaci nemíní být jen divákem, nýbrž že hodlá v ní uplatnit své síly, prokázat svou minulostí. Tak budou vždycky hlásat zejména tři slavné a vysoce cenné trojeje ACC: Ceny prezidentů republiky a cena ze závodu Malou dohodou, které budou nemalou ozdobou paláce AKRČS.

Jednotná organizace sportovců-motoristů má všechny předpoklady ke zdárné a účinné práci pro náš motorismus a pro členstvo.

Končíme svou práci pod jménem Aero Car Clubu a pod jménem Aero Car Club Revue. Cíníme tak bez sentimentality a bez pocitu nenahraditelné ztráty, neboť jsme přesvědčeni, že jsme učinili vše, abychom splnili co nejlépe a nejuspěšněji všechny své povinnosti ke členstvu — i tuto povinnost poslední — zapojení členstva do organizace, která nepřipouští oslabujících, celek podlamujících výjimek.

Voláme proto

zdar

celostátní organizaci motoristů,

Autoklubu Republiky Česko-Slovenské.

Předsednictvo.

50 

kratochvilnějších zábav. Nejvyšším orgánem ACC byla Valná hromada, nejprve jen pražského ACC, později se Valné hromady konaly také v pobočkách klubu. Významnými členy ACC byli mimo jiné herci Saša Rašilov, Fanda Mrázek, Arno Velecký, Zdeněk Štěpánek, Jára Kohout, boxer Vilda Jakš, závodník Josef Veřmiřovský, čestný člen princ Michal Rumunský, Ludvík Strimpl — obřadník prezidenta republiky, cestovatelé F. A. Elstner, ing. M. Jiránek, ing. B. Holas, letec št. kapitán Jan Ambruš, trampský písničkář Jarka Mottl, motoristický průkopník ing. V. Gut, fotograf Alexandr Paul, bývalý baron Otmar Nádherný, akademický malíř Ludvík Salač a další známé či méně známé osobnosti.

Úvodník z březnového, úplně posledního, předválečného čísla Aero Car Club Revue.

Připravil Karel Jičínský

Z historie ACC Praha

K r o n i k a " F I F I N Y " - pokračování druhé

Velké dobrodružství č. 2.

(text nebyl upraven)

8.2. Zima jako na Sibíři velký vítr poletuje trochu sníh, nevadí jsme taky nějaký sportovci, čekám z motocyklem před fabrikou v Rachotíně ve 2 hod. nakládám Kotašku a jedeme do Mokropes mymrzli jsme na tom dost. Aero bylo již ze špalků dole tak jsme to vytáhli z garáže abychom viděli jak to vlastně vypadá, ách jo. Kotaška jako odborník začal lomcovat předníma kolama mávnul rukou a povídá Pepíku ty si nalít to je úplný šrot koukej najít kupce a honem to střel druhému na tom je práce jako na Svatovířském kostele, pneumatiky byly skoro prázdné pumpa na vzduch rozbitá baterie tam zase nebyl, prý mu jí tam kamarád vedle v baráku nabíjí od rána a má tam teprve 2 volty a že už to zkoušeli nastartovat a že to nepude abychom si pro to přijeli až v sobotu. Kutaška že nemá čas že musí pracovatna milence má delfína /loď/ aby to jen přinesly že to půjde dali jsme tam baterii pan Čech si do toho sedl my jsme ho roztlačily a náhodou to chytlo Smradu kouře z toho bylo plno, pekelný řev to dělalo, kouřilo to všade jenom z výfukové roury málo, dopumpovali jsme pneumatiky částečně dvě pravé málo levé víc.—Doplatil jsem mu zbytek a Kotaška si do toho sedl ale nemohl se do toho vejít šalt páka byla moc dlouhá a on tam nemohl přendat nohy aby si tam vlez, po velké námaze se mu to přece podařilo ach ouvej druhá potíž on je pořádný chlap a zase se tam nevešel na výšku to jsem



*Charakteristická situace na řadě
Aero Rallye*



rychle odstranil sundal jsem střechu napůl tak se krásně díval půl hlavou přes přední sklo u předního skla měl přidělanou ruční houkačku ze střechy ven to byla velká sensace. Zastartoval jsem moto a jako doprovod jsem za ním vyjel, vypadalo žalostně dvě pravé pneumatiky podhuštěné ze zadu to vypadalo jako umírající labuť /nahnuté/. Každý se za námi ohlédl byla to skutečně senační akrobatická jízda smrti, za Černošicema k Radotínu na mne křičí Kotaška Kolik tam-mám křičím čistá osmdesátka, tahá to jako bejk více se bojím ject aby se to nerozsypalo moc se to klepe. -Před Radotínem zavřené závory je to tam do kopečku přišlápne brzdu utahuje ještě ruční ale auto pomalu ale jistě couvá, a je to je první malér, nevádí vjedu těsně za auto s moto přišlápnu nožní brzdu utahují ještě ruční a přidržují auto aby tam nebyla hned bouračka za námi stála auta moc místa jsme tam neměli žádný kámen nebyl po ruce a nohu jsem tam nechtěl dát, řekl jsem si on a mě ještě nezná a mohla by mne opravdu zmáčknot. -Celkem to dopadlo ještě dobře, nebyl jsem zadušený z toho smradu poněvadž to musel pořád tůrovat aby nám to nezhaslo. V Radotíně jsme odbočily nahoru do kopce kolem nové cementárny ve třech čtvrtinách kopce se nám zastavil motor úplně to chcíplo, dal tam zpátečku a ještě utáh ruční brzdu vyleze ven a dívá se pod haubnu volá na mě pojď se podívat já tady nemám karburátor našli jsme mo pod motorem za bouřlivého smíchu.

- Pokračování příště -

Připravil Karel Jičínský, foto Mirek Vít

Z poválečné historie AERO

Politická situace v republice byla po válce komunisty velice systematicky vyhrocována. Despotický režim v Sovětském svazu i jeho údajná všeobecná vyspělost byly již tehdy propagandou vyzdvihovány do jakýchsi oblačných výšin a vše západní začalo být podsouváno lidem jako špatné. Štvavé články byly v tisku na denním pořádku a faktem je, že mnoho lidí věřilo v jakýsi mýtus sociální rovnosti. Ti, kteří nad situací dokázali reálně přemýšlet a věděli, kam se republika řítí, se začínali bát a měli proč.

RUDÉ PRÁVO - noviny KSČ - otisklo 9. ledna 1946 článek: **Je třeba urychlit organizování zestátněných podniků.**

Příklad nutnosti energického pokroku v znárodnování podniků nám podává taková továrna Aero ve Vysočanech. Továrna bude znárodněna, avšak zatím k tomu ještě nedošlo, a bývalé vedení v čele s majitelem JUDr. Kabešem stále ještě stojí v čele podniku.

V továrně samozřejmě jsou také orgány lidové kontroly podniku jako je závodní rada a organizace odborového hnutí, jejich činnost je však velmi svízelná, neboť p. dr. Kabeš je stále právně majitelem podniku a on jako právník si toho je velmi dobře vědom. Poukazování na to, že on je tudíž vedoucím podniku, nejsou zrovna řídká. Jaké však toto „vedení“ ve skutečnosti je? Nejlépe nám to osvětlí srovnání s dobou před válkou. Tehda byly zrušeny učňovské platy. V r. 1938 dostával dělník Kč 5,70 na hodinu. Dosáhnout zvýšení třeba jen o pět haléřů bylo pro dělníka téměř nemožností, neboť vedení podniku v čele s dr. Kabešem vědělo, jak dosáhnout co nejvyššího výdělku podniku. A že podnik vydělával hodně, je vidět z rozsáhlého majetku pana dr. Kabeše, který se značně rozmnožoval i za okupace.

Pak přišla revoluce, přinesla nové, spravedlivější hospodářské myšlenky a naznačila i osud továrny Aero. Vedení továrny sice doznalo některých změn, avšak v celku zůstalo stejné, především nadále v něm rozhoduje dr. Kabeš. Ovšem, dnes se jeho postoj pod tlakem perspektivy hospodářského vývoje úplně

změnil. Pan dr. Kabeš a jeho vedení se stalo velmi „sociální“. Povoluje každému dělníku co chce, na přání učiní dělníka úředníkem (před válkou dělník, který byl povolán do kanceláře, musel čekat nejméně 5 let, než byl úředníkem jmenován), z dělníků dělá šmahem mistry, povoluje zvyšování platů, zejména vyšším úředníkům (jsou případy, že úředník, který dříve měl plat 12.000,- Kč, dnes má zvýšeno na 15.000,- Kč, ačkoliv dříve bylo v továrně zaměstnáno 9.000 lidí, dnes je počet osazenstva zmenšen na 3.000). Pan dr. Kabeš a nynější vedení si prostě dělá politiku osobní popularity a nic jim nezáleží na prosperitě podniku, pro který je toto jednání prostě neudržitelné. Dochází to tak daleko, že např. závodní rada, která se snaží o zdravé hospodaření v podniku a neschvaluje tyto „blahosklonnosti“ při srovnání s jednáním vedení, se stává nepopulární. Je rozrývána morálka v podniku. Otázky zdárného chodu podniku jsou kladeny až na podřadné místo, tak např. teprve před nedávnem bylo započato s obnovou dílen, rozbitých při bombardování. Naproti tomu uvědomělí, poctiví dělníci, kteří by především chtěli vidět zdravý chod podniku, jsou znervosněni a právem se ptají, proč již nejsou jmenováni ředitelé národních podniků, kteří by udělali pořádek a nedělali politiku osobní, nýbrž by se řídili pouze potřebou podniku a podle zdravých zásad národní hospodářské i sociální politiky.

jm

JUDr. Vladimír Kabeš starší po přečtení článku odložil Rudé právo na psací stůl, sebral své osobní věci do aktovky, oblékl zimní kabát a odešel z továrny, aby do ní již nikdy nevkročil.

Dne 25. února 1946 podal JUDr. Kabeš mladší výpověď s ukončením pracovního poměru k 30. červnu 1946.

Přes všechny problémy továrna přeci jen výrobu vozů úplně nezastavila. Z přiložené tabulky, která již byla v minulosti v Aerov-káři přetištěna, vyplývá, že v roce 1945 dobíhala výroba sérií č. 52 a 53. Koncem roku 1945 započala výroba sérií č. 54 - 58, přičemž posledních 80 ks limusin bylo smontováno v roce 1947. Další výroba automobilů AERO již nebyla povolena.

rok serie	sport.	lim.	road.	cabrio.	cabrio. chass.	dodáv.	chassis	celkem	od - do výr. číslo
1942 - 52 AERO 30	0	0	0	0	0	100 100 valník	0	100	5.6.42 - 15.12.45 05201 - 05200
1943 - 53 A 30 ?	0	100	0	0	0	0	0	100	6.1.43 - 15.12.45 05301 - 05300
1945 - 54 A 30 ?	0	100	0	0	0	0	0	100	12.12.45 - 16.8.46 05401 - 05400
1945 - 55 A 30 ?	0	100	0	0	0	0	0	100	12.12.45 - 15.12.46 05501 - 05500
1945 - 56 A 30 ?	0	100	0	0	0	0	0	100	12.12.45 - 15.12.46 05601 - 05600
1945 - 57 A 30 ?	0	100	0	0	0	0	0	100	12.12.45 - ? 05701 - 05700
1945 - 58 A 30 ?	0	100	0	0	0	0	0	100	12.12.45 - ? 05801 - 05800

U výrobního čísla znamená první trojčíslí číslo série a následující dvojčíslí znamená pořadové číslo vozu - 01 - 00 (00 je stý vůz).

Aero-NOVINY (duben 1946) přinesly článek **Bude se u nás vyrábět malý vůz?**, který obviňuje bývalé vedení továrny z malé iniciativy prosadit povolení výroby vozů Aero "P" a "R". K poválečné situaci v ČSR a v továrně AERO jsme si již toho řekli dost a je na čtenáři, aby sám usoudil, kde právě příčiny hledat. O tom, že se o prototypech "nevědělo", svědčí i následující snímek.

J. Borovička:

Bude se u nás vyrábět malý vůz?

Naše zaměstnance bude jistě zajímat, proč do rámce typisace motorových vozidel nebyl zahrnut také náš malý vůz Aero Ponny.

V první řadě proto, že ministerstvo průmyslu mělo ve svých směrnicích určeno povolit především výrobu zavedených automobilů nákladních.

Z osobních automobilů povolilo vyrábět malý vůz Škoda Popular.

Naše bývalé vedení nebylo řádně připraveno na schůzi autosekce, kde se jednalo o stanovení, jaké typy budou do rámce typisace zařazeny. Této schůzi se zúčastnili všichni výrobci automobilů. Byl přítomen i náš zástupce, ale ten se dostavil až ke konečnému jednání.

Za druhé, že (i když typisace byla hotova) nebyl se strany správního výboru továrny Aero podniknut žádný pokus o to, aby naše prototypy, to jest vůz »P« a »R«, byly úředně přezkoušeny a příslušnými úřady povoleny do výroby.

Na schůzi autosekce, která se konala 31. ledna 1946 za předsednictví generálního ředitele dra Hrdličky, jsme z rozhovoru pana předsedy a našeho zástupce pana dra Kabeše ml. seznali, že se pan předseda dověděl o existenci našeho vozu Ponny teprve v prosinci, a to ještě jen z rozhlasu a z podnikaných jízd. A vytýkal našim zástupcům, proč nepodali žádost o výrobu tohoto typu, jak to provedli ostatní výrobci

už 28. května 1945 žádostí na ministerstvo průmyslu. Na této schůzi bylo zároveň oznámeno, že Ústřední ředitelství kovovýroby (p. řed. inž. Novák) povolilo výrobu vozu Jawa Minor v serii 1100 kusů. Podle pana dra Freie, ředitele firmy Jawa, mají tyto vozy být dodány do zahraničí. O tom, zda se bude u nás vyrábět náš malý vůz, bude ještě rozhodnuto. Bude ovšem záležet na tom, jak bude vůz do výroby připraven a hlavně jak dopadne jeho zkouška před úřady a veřejností. Naši zákazníci čekají!

Nové vedení továrny Aero si musí vzít za úkol napravit všechny chyby, které se staly, a podpořit každého, kdo má snahu nám v této věci pomoci.

Na nás zaměstnancích pak je, abychom svými dokonalými výrobky dobře obsloužili čekající zákazníky.



V červnových Aero-NOVINÁCH (1946) jsou dva články, které sice působí optimisticky, ale při znalosti situace jsou však velmi naivní. Vyšší místa již dávno rozhodla, co budou znárodněné továrny vyrábět a to nemohla zvrátit ani jejich nová vedení.

13.000

malých vozů AERO-Ponny prodáno do ciziny.

Dle hlášení našeho exportního oddělení bylo do zahraničí dosud prodáno celkem 13.000 automobilů Aero »P« třísedadlových kabrioletů a to 5.000 vozů do Jižní Afriky, 2.000 vozů do Holandska, 2.000 vozů do Dánska, 2.000 vozů do Švédska a 2.000 vozů do Belgie. Další objednávky nebyly zatím uzavřeny. Náš pan ing. Havel dostal ve Štokholmu telefonickou zprávu, že jeden ze společníků našeho zastoupení, firmy Matheson & Enger v Oslo, Norsko, zahynul při leteckém neštěstí. - S politováním musel p. Ing. Havel cestu do Norska odložit. Ztráta našeho norského spolupracovníka p. Mathesona z Oslo je velmi bolestná; ztrácíme v jeho osobě snaživého průkopníka automobilů Aero v Norsku, kde naše automobily získaly veliké obliby.

Po obsazení Norska Němci nemohly být vozy Aero do Norska vyvázeny. Naše norské zastoupení těší se proto tím více na dodávky vozů Aero ze svobodného Československa a přislíbilo nám značnou objednávku malých vozů Aero »P«. — Další významnější objednávka jest přislíbená ze Švýcar a Spojených států amerických, kde je návštěva z továrny Aero očekávána.

Věříme, že ministerstvo průmyslu společně s ministerstvem pro zahraniční obchod doporučí po předložení uzavřených objednávek osobní vůz Aero-Ponny k typisaci československých osobních vozů a povolí jeho výrobu.

Co napsaly o AERO-Ponny Svobodné noviny.

19. června přinesly Svobodné no-

viny článek: Okolo Motolského okruhu. O Aero-Ponny se tu rozepisují:

«... v kategorii cestovních automobilů vybojoval se jeden z nejhezčích závodů vůbec. Hrdinou zde byl Hanuš na prototypu Aero-Ponny, vozu o obsahu necelých 700 ccm a Turek na Jawa Minor II.

Po krásné jízdě zvítězil Hanuš a byl odměněn stejně jako Turek slouženým potleskem více než 100 tisíc diváků, kteří jako by vycítili, že nejde pouze o boj značek. Jde o to, aby Aero-Ponny, který se tak krásně osvědčil, byl u nás také vyráběn. Nutno ocenit sportovního ducha továrny Aero, která vždy a za všech okolností obesílala závody bez jakékoliv vypočítavosti, zda se to vyplatí či nikoli. Bylo by jistě škoda, kdyby si motolského vítězství továrny Aero nepovšimly naše úřady a kdyby továrně Aero výrobu tradičních malých vozů nepovolily.»

V této stati bylo čerpáno také z knihy K. Jičínského Automobily Aero a jejich doba.



Na závěr jednu zajímavost z Aero-NOVIN (únor 1946), která se aerovek netýká -

Výroba svatých v Aerovce

Továrna AERO věnovala lípové dřevo na obnovu sošek apoštolů bombardováním poškozeného staroměstského orloje. Truhláři připravili kvalitní dřevo sochaři Mistru Suchardovi.

... Nedávno se přijel sochař Sucharda podívat, jak nám jde práce od ruky. Vívali jsme ho už jako starého známého. Nu - a byl spokojen. Usmíval se, dobrácké oči mu zářily a zase se tak krásně a nadšeně rozpovídal o tom, jak si ten nový orloj představuje. ...

Na snímku v průhledu poškozená věž staroměstské radnice s orlojem.

- JK -

Povídá se, povídá ...

... že pan Bohuš Turek, teď ředitel Aero service v Karlíně a dříve slavný sportovec a propagátor malých vozů, měl opravdu radostný štědrý večer - dostal k vánocům syna - Vladimíra. Blahořežeme srdečně k splnění vytouženého přání!

AUTO roč. XXI, č. 12, 1939

... že p. JUC. Vladimír Kabeš, který již po delší dobu byl významným pomocníkem svého otce, p. JUDr. Vl. Kabeše, zakladatele a majitele automobilky a továren letadel Aero, byl pověřen generální prokurou firmy.

AUTO roč. XXII, č. 3, 1940

Výstava v Plovdivu

V květnu se konal veletrh v Plovdivu, jež je druhým největším městem v Bulharsku. Automobilisty zajímá na tomto veletrhu účast automobilek, která byla značná, zvláště z Německa, jež reprezentovaly největší firmy. Z Protektorátu vystavovala Škodovka a dále tamní zástupce Aerovky.

AUTO roč. XXII, č. 5-6, 1940

Po 10 letech

Již po více než 10 let nelze si od pestrého obrazu pražského velkoměstského ruchu odmyslet rychlé a elegantní vozy Aero. Svou mimořádnou ovladatelností a pružností motoru osvědčily se obzvláště způsobilými pro městský provoz, umožňující svým jezdcům proplétati se pohotově i nejužším volným prostorem a překonávati bez únavy veškeré nástrahy pražské frekvence. Toho důvod je v neposlední řadě hledati ve spolehlivosti a trvanlivosti motorů, v pečlivém dílenském provedení, tedy ve vlastnostech, které jsou pro továrnu Aero při stavbě letadel, její původní výrobě, samozřejmým předpokladem.

Již roku 1929 byl dán popud k výrobě malého automobilu Aero 10 HP, který se sice nemohl honositi přepychovými vymoženostmi drahých vozů, ale svou levnou cenou, nekomplikovanou konstrukcí a malými udržovacími náklady byl dlouhou dobu oblíbeným dopravním prostředkem vrstev sociálně slabších. Tento jednoválec byl později doplněn výkonnějším dvouválcem 18 HP, jehož obzvláštní zdatnost byla prokázána nespočty dálkovými jízdami, rychlostními závody, jízdami spolehlivosti a v první řadě mnoholetou věrnou službou.



Stoupajícím nárokům zákaznictva vyhověla továrna vytvořením typů Aero 30 a Aero 50, jejichž elegantní tvar a znamenité jízdní vlastnosti byly plně uznány i cizinou. Zájem široké veřejnosti a množství udělených zakázek byly výsledkem všech zahraničních výstav, kterých se automobilka Aero zúčastnila.

Konstrukce válců a hlav, uložení ojníc (nahore v bronzových pouzdrech, dole v jehlových ložiskách, dokonalé chlazení atd., vše je zachováno i nejnovějším typům dvou- i čtyřválců a plně se osvědčilo i při nejobtížnějších cestách v Asii a Africe.

Vítězství v závodech a jízdách spolehlivosti, jakož i pochvalná uznání, kterých se těmto vozům dostalo se strany nespočty zákazníků, jsou nejlepším důkazem správné volby dvoutaktní konstrukce Aero.

Kromě uvedených technických znaků je zajímavým i přední náhon obou posledně jmenovaných typů. Jeho podstatnou výhodou je přímý přenos síly motoru nejkratší a nejúspornější cestou na hnací kola vozu. Zcela uzavřený mechanismus předního náhonu Aero pracuje v olejové lázni, tím je zabráněno vnikání prachu a písku a současně dosaženo mimořádné trvanlivosti.

Stabilita automobilů Aero je vskutku nevšední. Ani mnohem těžší a větší automobily nesedí tak dokonale, jako vůz Aero, protože postrádají jeho vlastnosti: dlouhý rozvor a široký rozchod kol ve vhodném poměru k váze automobilu, výhodnou polohu těžiště, neodvislé perování všech čtyř kol a výkyvné poloosy. Všechna čtyři kola automobilů Aero jsou namontována na výkyvných poloosách a nikoliv

zavěšena pouze na perech. Pera tedy nejsou namáhána zkrutnými momenty a není nebezpečí zlomení per.

Jedinečné řešení rámu podvozku, tvořeného dvěma nosníky uzavřeného profilu, umožňuje důkladné uložení karoserie na všech styčných bodech. Karoserie takto pevně s rámem spojená má podstatně větší trvanlivost.

Brzdy automobilů Aero - u typu 30 mechanické, u typu 50 hydraulické - jsou svým mohutným účinkem úměrné výkonnosti vozu.

Všechny karoserie Aero 30 i Aero 50 vyznačují se svými částečně aerodynamickými, přesto však klidnými a elegantními tvary.

Jsou vyráběny jako sportovní dvou- a čtyřsedadlové vozy, limusiny a kabriolety a také jako dodávkové vozy zavřené i valníky.

Dosavadní zkušenosti opravňují k největším nadějím v další zdárný rozvoj automobilky Aero.

AUTO roč. XXIII, č. 1, 1941

Připravil Karel Jičínský

Z knihy V. Heinze a V. Klementa Z DĚJIN AUTOMOBILU z r. 1931 vám nabízíme 3. pokračování o automobilech na páru.

Z historie automobilu

50



PÁRA V DOPRAVĚ

WILLIAM SYMINGTONK.

Anglie 1786.

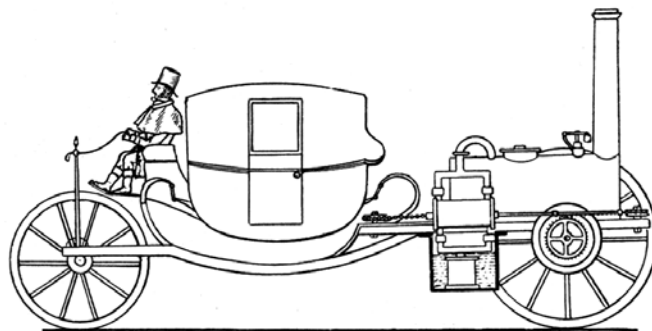
WILLIAM SYMINGTON se narodil v Leadhills ve Skotsku r. 1763 jako syn dozorce strojů v dolech na olovo ve Warlockheadu, kde byla čerpací zařízení Boultona & Watta. Vyrostlý v ovzduší strojů v 21 letech pojal myšlenku použít parního stroje k pohonu vozů na silnici. Za pomoci otce vyrobil r. 1784 praktický model parního vozu, jenž byl tak zdařilý, že mladý muž byl povzbuzován, aby vůz uskutečnil. Model má parní stroj a kotel vzadu. Parní válce byly dva ležaté po stranách kotle. Stroj pracoval na atmosférický tlak, t.j. pára vyháněla vzduch, pak se nechala srazit a pracovní pohyb se dostával tlakem atmosférického vzduchu. Píst byl spojen s ozubenou tyčí, jež otáčela kolečkem. Pohyb vozidla pouze v jednom směru se docílil tím, že ozubené kolečko převádělo pohyb na hnací osu pomocí rohatky a západky.



Ředitel zmíněných dolů Meason poslal mladého Symingtona do Edinburghu, aby svůj model ukázal profesorům university a jiným učencům, v naději, že mu usnadní další životní dráhu. Meason vystavil r. 1786 stroj ve svém domě, zval vynikající osobnosti k prohlídce a nabídl velkodušně podporu k provedení díla. Ale tehdejší špatný stav skotských silnic a nesnáze zásobovat vůz při jízdách vodou a palivem pohnuly Symingtona, že od provedení vozu upustil, nechtěje

k provedení díla. Ale tehdejší špatný stav skotských silnic a nesnáze zásobovat vůz při jízdách vodou a palivem pohnuly Symingtona, že od provedení vozu upustil, nechtěje

ve své svědomitosti způsobit přátelům zklamání. Ač stroj byl proveden důmyslně, byl jízdný systém pokládán za nedostačující a také nebylo možno čekat od vozu pozoruhodné rychlosti. Zanechav parního vozu, věnoval Symington pozornost parní lodi a r. 1788 zhotovil malý parní stroj pro člun bankéře Patricka Millera, který na jezeře u bankéřova domu provedl 14. října 1788 *první parní plavbu v Anglii*. R. 1801 zbudoval pro lorda Dunas of Kerse parní loď pro vlečné čluny na průplavu Forth and Clyde. Loď byla úplným úspěchem a jest pokládána za první použitelnou parní loď do té doby zbudovanou. Další život Symingtonův byl trudný. Nemaje vlastních peněz a nemoha pro své plány získat kapitalisty, klesl mezi londýnskou chudinu a poznal krutou bídu. R. 1824 se mu podařilo získati dar £ 100 ze soukromých prostředků a později i roční rentu £ 50, ale dlouho se netěšil šťastnému obratu v trudném svém životě, neboť zemřel v březnu r. 1831.



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

- pokračování příště -



Ze světa

Nové knihy od Králíka

Nevím, zda králíci zrají jako víno, ale náš Honza je už zdá se plně vyzrálý. Alespoň o tom svědčí dvě - pro nás aerovkáře velezajímavé - novinky z jeho PC:

"JAWA MŮJ OSUD" s podtitulem "Příběh Jaroslava Freie, který zachránil Jawu a útekem zachránil sebe". Kapitola zvaná "Do Aera" významně doplňuje naše znalosti o Freiově působení v Service Aero a i jinak je knížka prima počtením.

"KAROSÁŘ OLDŘICH UHLÍK" - osobnost, kterou jistě nemusím připomínat.

Obě publikace si můžete objednat v redakci Motor Journalu - Hvězdová 13, 602 00 Brno, tel. 545 242 605, e-mail karel@MotorJournal.cz

Přírůstek do archivu

Fotografii "Aera 30" nám z Rumunska zaslal přítel Colin Balanescu, pochází z konce 70. let a Colin ji nazval "podříznutá třicítka".

Připravil Karel Jičínský



Z domova

Není aerovka jako aerovka.

Je až neuvěřitelné, co všechno byli lidé schopni vymyslet a vyrobit, aby se dostali ze socialistického ráje za železnou oponu.

V roce 1969 pan Vladimír Beneš z Hrušek (Břeclavsko) hodlal prorazit hraniční závory pomocí tanku. Jenže tanky byly nedostupným zbožím, a tak k tomuto plánu posloužila aerovka. U svého domku v přístěnku aerovku opancéroval a dokonce "vyzbrojil" maketou kanonu.

Z Hrušek k rakouské hranici je to asi dvě hodiny chůze. V květnu 1970 naložil do "aerotanku" manželku a čtyři děti a vyrazil. Jenže aerovka asi nezvládla obrovskou váhu a k hranici s Rakouskem nedojela. Pan Beneš ukryl "aerotank" pod mostem a dříve, než byl nalezen tajnou policií, podařilo se mu uprchnout ze země, ale bez rodiny. Sedm dlouhých let byly jeho žena a děti vystaveny kvůli režimu a tvrzení, že jejich manžel a otec zahynul při přechodu hranice.

Díky iniciativě mezinárodního Červeného kříže komunistický režim ustoupil, rodina se setkala a nyní žije v USA.

Pan Beneš zemřel koncem roku 2009 a jeho "aerotank" je vystaven v Praze v Muzeu policie.

Snad je i dobře, že aerovka selhala. Když dnes již víme, co všechno se na hranicích odehrálo, tak plán prorazit s aerovkou závory a projet s dětmi střeženou zónou mohl skončit tragicky. - JK -



OZUBENÁ KOLA

JOSEF WALTER, továrna na ozubená kola a motory, Praha XVII.-Košíře

M O T O R Y

!!! Aerovkáři - nepřehlédněte !!!

Přicházíme opět s prosbou - prohledejte své archivy.

Podařilo se nám obohatit archiv před a poválečným AERO-tiskem. Z poválečných Aero-NOVIN nám chybí čísla 4/1946, 5/1946 a zbývající čísla od 11/1946 do konce roku. Dále nám chybí ročníky 1947 a 1948 a není jasné, zda vycházely Aero-NOVINY až do poloviny roku 1949.

Z předválečných Aerovkářů nám chybí pouze č. 19. - 20. 1936 (asi dvojčíslo).

Pokud vlastníte některý výtisk, prosíme o jeho kopii nebo na CD. Náklady uhradíme. Redakce Aerovkáře předem děkuje.

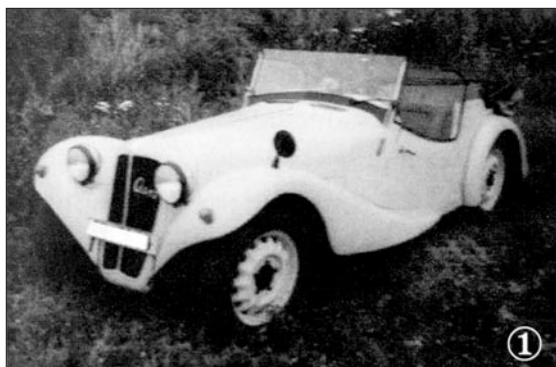
!!! Aerovkáři - nepřehlédněte !!!



RENOVACE a "RENOVACE"

Vážení přátelé veteránisti, veteráni i všichni ostatní, které toto téma zajímá, předně, než začnu popisovat své dojmy, zkušenosti a postřehy s výše uvedeným, mi dovoluji menší odbočení, které se snad v závěru ozřejmí.

Takže: Jistě jste si všimli v denním tisku, televizi nebo jinde (např. deník Dnes 8.10.2009, str. B2 – „Za padělky Zrzavého vězení 7,5 roku nepodmíněně“), že padělání čehokoliv a zejména starožitností (a nejen jich) je trestným činem, který je po zásluze odměněn. V této souvislosti bych taky rád upozornil na zákon č. 71/1994 Sb. ve znění zákona č. 122/2000 Sb. (dále zák. č. 80/2004 Sb.), týkající se předmětů kulturní hodnoty. V příloze č. 1, bod X-1 tohoto zákona je specifikováno, co je předmět kulturní hodnoty: „Předměty z oboru vědy, techniky a průmyslu ... motorové a nemotorové silniční, kolejové, letecké a lodní prostředky i nekompletní starší 50 let.“ Tedy auto/moto – veteráni před rokem výroby 1959 (pokud jsem ještě v roce 2009).



Na fotce č. 1 je veterán z roku 1934, jeho stav je celkem zřejmý – auto stálo cca 25 – 30 let ve stodole. Co tedy s ním. Karoserie celkem ujde, něco je třeba opravit či vyvařit, rám je dobrý, dveře asi udělat nové, novou podlahu, rezerva je zavařená, takže nový prostor na uložení rezervy. Sedačky jsou z tetry, nová lavice vpředu i vzadu. Motor a agregáty jsou původní a jsou v pořádku. Světla jsou z nákladáku, zrcátko nemluvě, takže sehnat na burzách jiné originální doplňky. Lak, čalounění i střechu je nutné udělat znovu. Takže v podstatě celkem „jednoduchá“ renovace.

Závěr: Auto existovalo, existuje a jako renovovaný originál bude existovat i nadále.

Na fotce č. 2 je kupodivu také veterán, byť trochu v jiné podobě, než je běžné. Ale důležité je, že existuje. Je také z roku 1934 (na rámu je originální číslo). Takže co s tím – zlikvidovat a vyhodit? No jo, ale ono to má kupodivu originál motor, celý pohonný agregát, komplet zadní



nápravy, a přestože je stav katastrofální, jsou celkem zachovalé přední blatníky, maska, kapoty, plechy pod kapotami, a to vše s originálními čísly. Jinak z doplňků, jak je vidět, nic.

Tak takto chudák dopadl.

Znovu zdůrazňuji – myslím, že je velmi důležité, že to fyzicky existuje, můžu si na to sáhnout. Je tedy rozhodnuto, auto se takto uschová, však ono se dočká.

V tomto případě bych už asi nemluvil o jednoduché renovaci, ale pořád mám originální základ a mám z čeho vycházet.

V dnešní mluvě inzerátů: „Pěkný základ k renovaci.“

Závěr: Stejný jako předešlý.



Na fotce č. 3 je, řeklo by se, hromada šrotu, ale ve skutečnosti je to kompletní pohonná jednotka Aero 50 limusina, motor dle původního majitele také limusina (ale pozor, zcela jistě jiná, než ze které pochází pohonná jednotka) a zadní nápravy sice z padesátky, ale bůhví jaké. Podotýkám, že vše bylo zakoupeno v různých částech republiky od různých majitelů, takže je to nesourodá změť ze tří aut (ze dvou limusin, u třetí typ nevím).



Takže co s tím – prodat to tak, jak to je? To asi ne. Navíc mám i jiné věci (chladič, vodní pumpu, dynamo, startér apod.) A co víc potřebuji? Líbila by se mi třeba padesátka na **obrázku č. 4** (je to pouze ilustrační foto z knihy). Rozhodnuto – nechám si vyrobit kompletní novou plechařinu včetně nového (!) rámu. Doplňky dokoupím (repliky u výrobců replik nebo na burze možná originály) a budu mít „Sodomku“.

Vyrobeno, osazeno nesourodnými (!) díly (že jsou třeba z různých aut – limusin –, je přece jedno).

Autíčko, radost pohledět. A zbývá si v dokumentaci najít číslo rámu, které bylo dodáno výrobcem k okarosování Sodomkovi (měl bych si taky zjistit na dopravce, jestli není už v provozu). Co na tom, že pod tím číslem mohl Sodomka vytvořit jinou karoserii.

A ještě to podstatné – testace. To přece ale není problém, byť je to nové auto, však se známe, no tak co. A mám veteránské značky. Testace v tomto případě je prakticky totéž jako soudní znalec v oboru (např. starožitnosti), který vydá posudek na „pravost“ příslušného nového díla. Jinak řečeno, z nového auta udělají renovovaný originál.

A mám vlastně všechno, co potřebuji. Snad se ještě přihlásit do klubu Sodomka.

Vtip je v tom, že z ničeho jsem postavil auto (podotýkám, že jsem neměl ani kousek původního auta, ani nevím, jestli takto pod tím číslem, co jsem vybral, v této podobě existovalo).

Co z toho vyplývá? Mimo jiné to, že pokud to auto prodám jako „zdařilou renovaci“ originálu Sodomka, tak se zcela jistě dopouštím podvodu, protože jakápak renovace (nebo replika?). Ale čeho? Vždyť jsem nic neměl, ani kousíček původního auta, díly jsou posbírané bůhví odkud. Replika čeho? Vždyť nemám původní předlohu originálního auta tohoto čísla.

Vyvolává to celou řadu dalších otázek. Co třeba, když se někde ve stodole najde původní auto s tímto číslem, třeba i v trochu jiné karosářské podobě, např. s dopředu protaženými blatníky (vždyť Sodomka měl individuální výrobu)? Co chudák majitel tohoto originálu, když nedostane veteránské značky, protože už je má nové auto s tímto výrobním číslem?

Můžu se zúčastňovat veteránských akcí s novým autem?

A to ani nemluví o odpovědnosti testačních komisí ...

Závěr: Auto existovalo, bylo v příslušném roce vyrobeno a v jakési podobě karosováno u firmy Sodomka. Posléze snad bylo zničeno, sešrotováno, nebo prostě zaniklo a nebo čeká někde ve stodole na svého objevitele. Protože jsme ho nyní vyrobili nové, bude tedy existovat jakoby nadále, ale nikoliv jako originál v původním stavu (nebo jako renovovaný originál), ale jako nově vyrobené v jakési mu přisouzené podobě dle našich představ.

V loňském roce v souvislosti s „Bugatti Atlantic“ v naší republice se v denním tisku dne 4.2.2008 (MF Dnes) objevil článek, kde bylo mimo jiné uvedeno: „Podle motoristického novináře a znalce veteránů Jana Tučka by takové auto nemělo nést logo a název Bugatti ani označení roku výroby 1936. Historická hodnota je prakticky nulová.“

Nebudu to dále rozvádět, otázek je více než odpovědí a každý má jistě svůj názor ...

No, ale jak se říká, o peníze jde vždy v první řadě!



A na úplný závěr **fotka č. 5**: Nevím sice, jak to nazvat, ale jistě jste se s podobnými auty setkali na veteránských srazech. Problém je v tom, že tyto výtvořky nikdy neexistovaly a jsou jen a jen výtvořem fantazie jejich novodobých tvůrců.

Co to vlastně má představovat? Je to nové, nikdy nic takového (Aero 30) ani vzdáleně nebylo vyrobeno, a ruku na srdce, JUDr. Kabeš a hlavně pan Sodomka by se museli v hrobě obracet, kdyby to viděli. A nejenom to. Pan Sodomka jako renomovaný karosář evropského formátu by zcela jistě urychleně navštívil advokáta a hlavně patentový úřad, a myslím, že by trval na tom, aby bylo „ono“ ihned prokazatelně sešrotováno a nekazilo mu jeho pracně vydobyté jméno.

Závěr: Na srazy veteránů to jistě nepatří – je to prostě nové auto.

Auto/moto – veteráni jsou ve své podstatě starožitnosti a na jako takové bychom se na ně měli dívat, tedy jako na předměty kulturní hodnoty. Pro jejich zachování pro budoucí generace bychom pak měli rozlišovat (samozřejmě mimo jiných hledisek) mezi renovací a „renovací“, protože je podstatný rozdíl mezi auto/moto – veteránem neboli starožitností a nově vyrobeným (ať už obecnou starožitností nebo motem/autem).

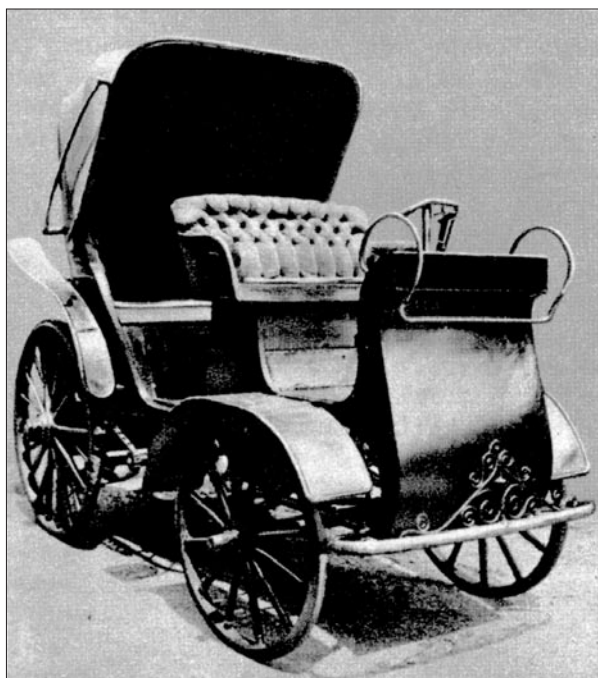
Podobnost s jakýmikoliv konkrétními veterány je čistě náhodná, a to proto, že se obecně jedná o např. tatry, čechie atd., prostě o všechny druhy a typy veteránů.

Dopis pana kolegy Churého jsem dostal do redakce po zveřejnění v časopise *Motor Journal* č. 12/2009, kde na něj najdete i reakci. Né každý *Motor Journal* odebírá, téma je to aktuální, a proto jej uvádíme i v našem časopise. (Nemůžeme si dovolit tuto reakci přetisknout bez svolení redakce, ale doporučuji ji k přečtení).

Co k tomu dodat? Nejdříve něco z terminologie.

Pod pojmem falkzifikát si jednoznačně představíme padělek. Nově vyrobený automobil přesně podle předlohy (dle původní dokumentace), pokud je vydáván za originál, tak jde jednoznačně o podvod. Vyrazení výrobních čísel bychom mohli považovat za jakousi signaturu, podobně jako falešnou signaturu malíře na falzu obrazu. Jelikož jde o obecný podvod, jsem přesvědčen, že i s dnešními zákony by žalující strana u soudu uspěla. Je jistě mnoho znaků zpracování a použitých materiálů, které by znalci odhalili. Taková auta/mota jsou již postrachem aukčních síní i kupujících.

Jiný náhled by asi byl na tzv. plagiát. Ten je sice nedovoleným napodobením díla, tváří se jako originál, ale pokud by byl takto prezentován, bez výrobního čísla, těžko by byl postižitelný.



Kopřivnický Präsident

Replika, v tom pravém slova smyslu, je dokonce mnohdy žádoucí. Má být vyrobena původním autorem nebo v dílně původního autora, ale má mít určité odchylky od originálu. Typickou replikou je kopřivnický automobil Präsident v jeho původní podobě z r. 1897. Tady by asi odchylky od originálu nebyly žádoucí. Vůz byl vyroben v letech 1974 - 77, a kdo ho viděl musí uznat, že to je dílo velkolepé.

Na fotu č. 5 je ale něco, co nezapadá do žádné uvedené skupiny. Člověk orientující se v automobilech snad může použít termín variace na nějaký konkrétní automobil. Myslím, že tvůrce tohoto "díla" uvažoval velmi racionálně. Zřejmě vycházel z toho, že dokumentace karosárny, jejíž výrobky tento výtvar připomíná, je dostatečně známá. Každý, kdo se trochu zajímá o historii automobilu, vidí na první pohled, že to originál ani replika není.

Vůz jde do světa jako jakási variace a pokud při druhém, či třetím prodeji z něj prodávající "originál" udělá - výrobce je z obliga. Je však nepochopitelné, že takovéto výtvořy můžeme vidět i v muzeích a na soutěžích, kde klamají méně zasvěcené návštěvníky.

Co svět světem stojí, jakmile má něco nějakou hodnotu, hned se zrodí armáda podvodníků, kteří z toho profitují. Na to si musíme zvykat i ve veteránském hnutí.

Mnohdy se však můžeme setkat i s doslova originálním vozem, který však má doklady vozu jiného (čísla souhlasí). Jako příklad uvedu A 30 s karoserií vzor 1939 (známe ji pod názvem "Sodomka"). Všichni víme, že se tato karoserie začala vyrábět koncem roku 1938, ale z dokladů na nás hledí rok výroby 1936!

Jiný příklad, rovněž originálního vozu. V padesátých letech někdy docházelo při výměně motoru i k nepochopitelnému přečíslování šasi nikoliv jen motoru. Původní čísla jsou nedohledatelná.

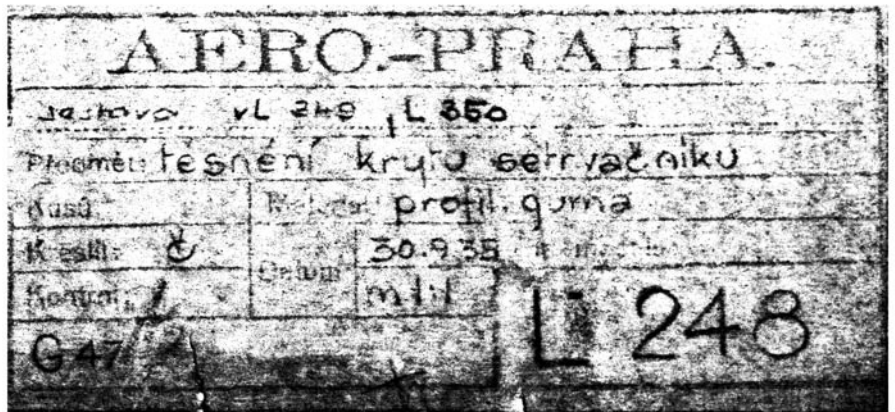
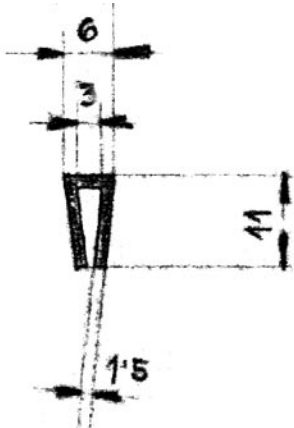
A jaký názor máte na toto téma vy?

- JK -

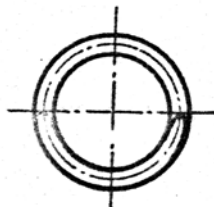
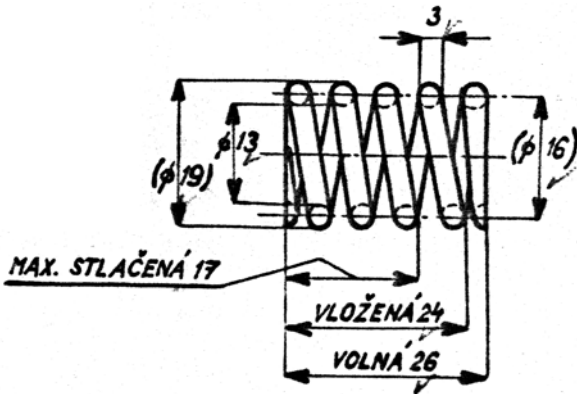


- Montážní pomůcky na následující straně:
 PZ 1 - Zařízení pro zkoušení bloků válců stlačeným vzduchem AERO 30
 PZ 6 - Nádrž pro zkoušku spotřeby paliva
 NM 5 - Montážní kleště pístních kroužků
 PM 28 - Přístroj na měření bodu zážehu

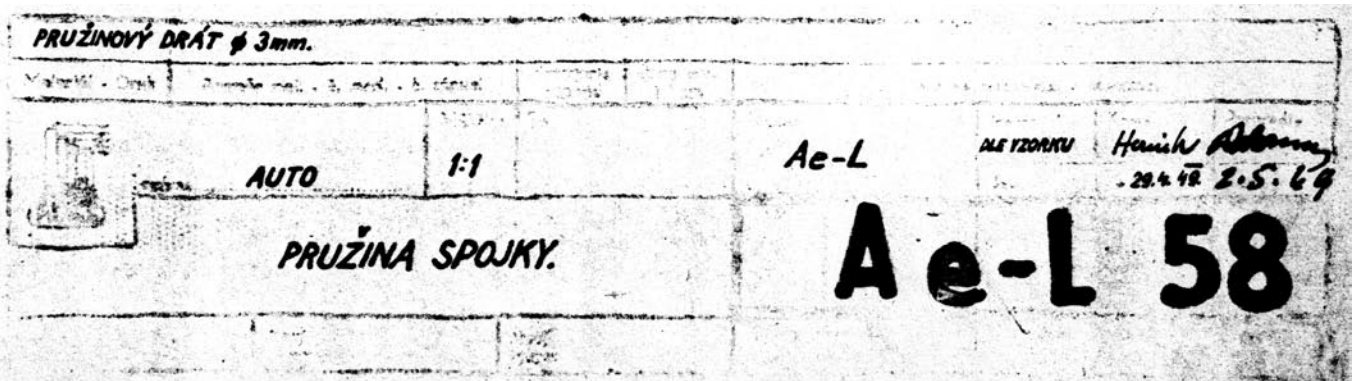
Výkres gumového těsnění pro kryt setrvačnicku A 30 (L 117 na str. 18). Délka těsnění není uvedena - navlékne se na hranu krytu směrem k motoru.

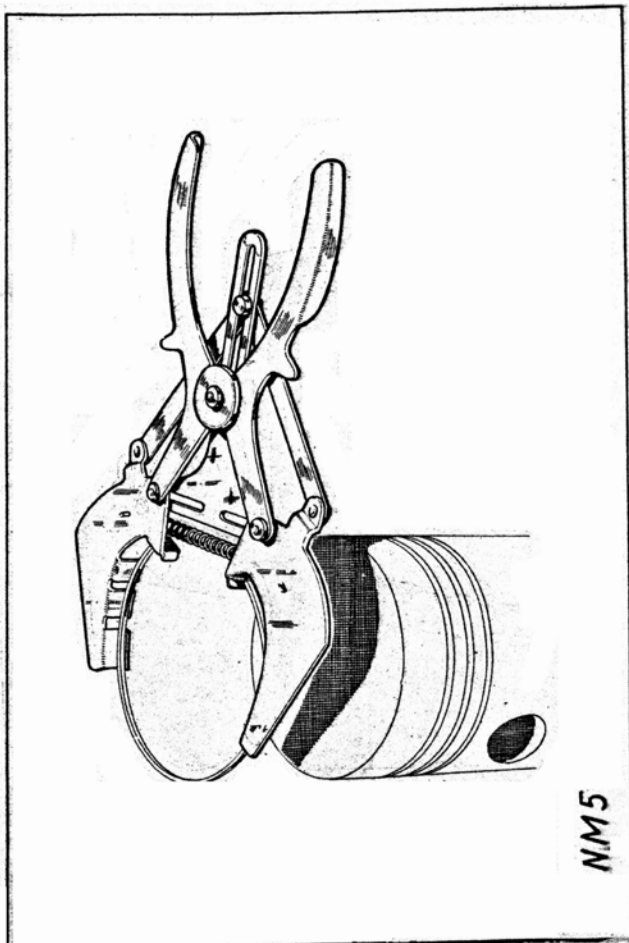
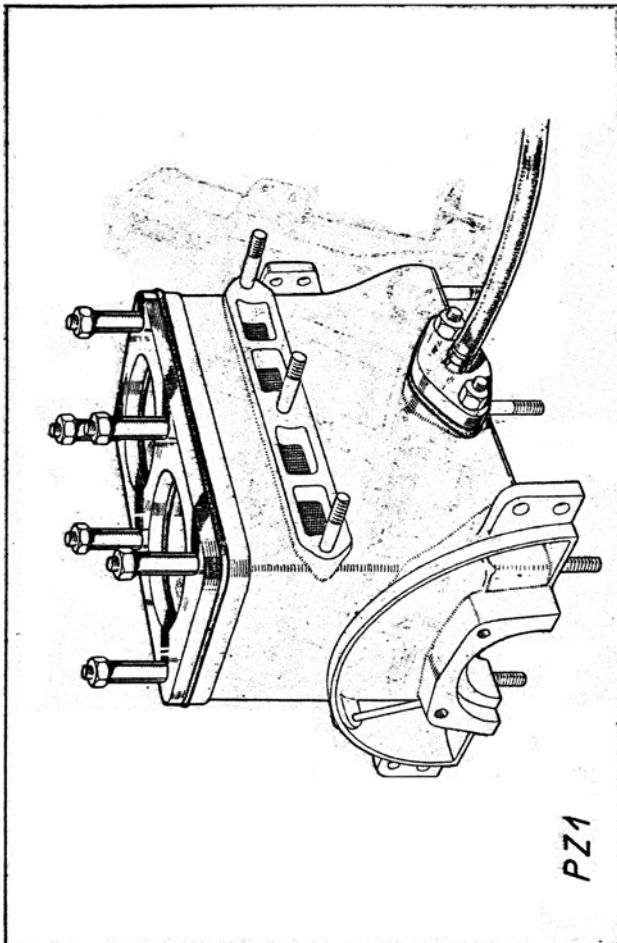
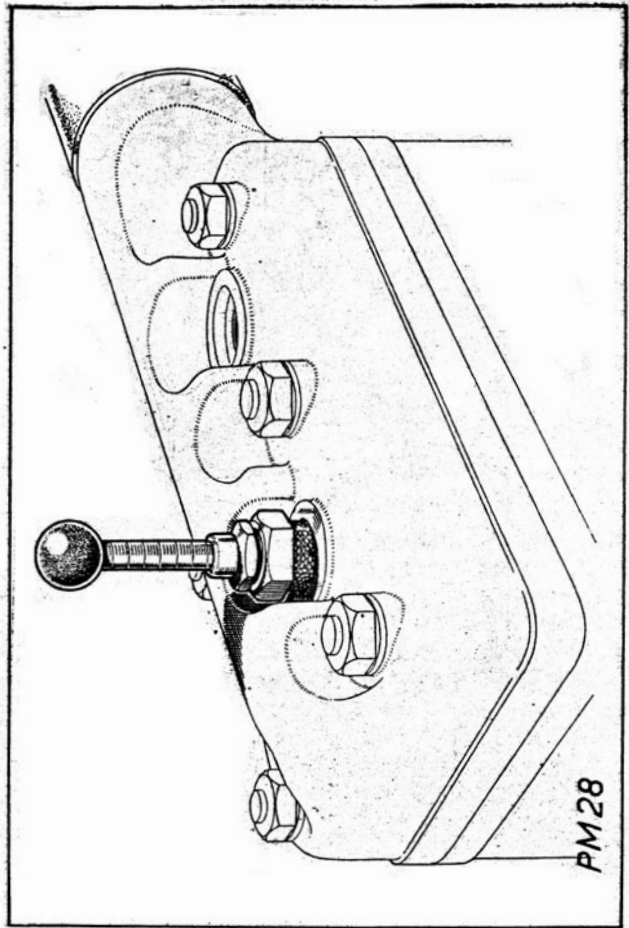
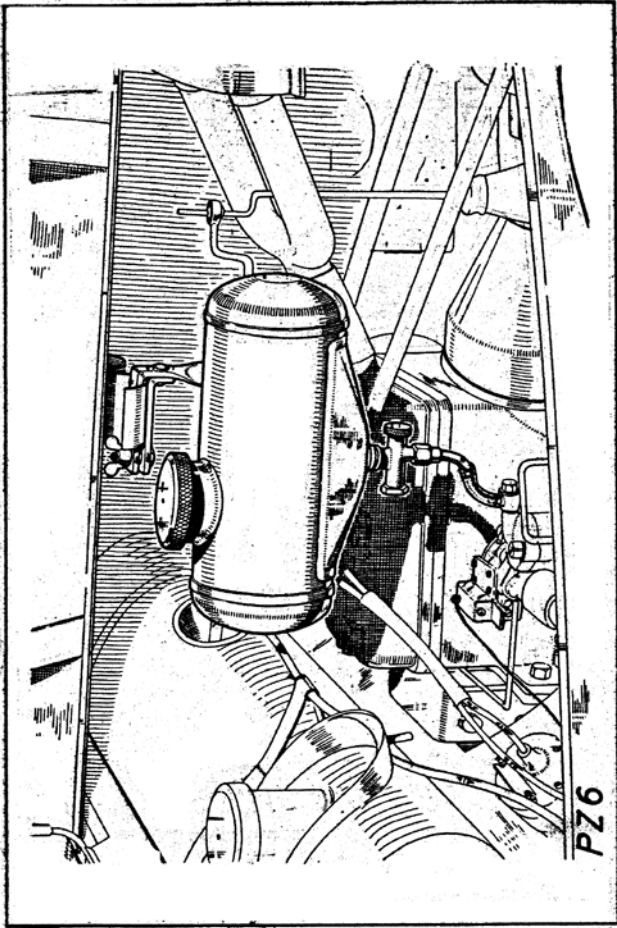


Výkres pružiny spojky A 30. V archivu je pouze tento výkres z r. 1949.

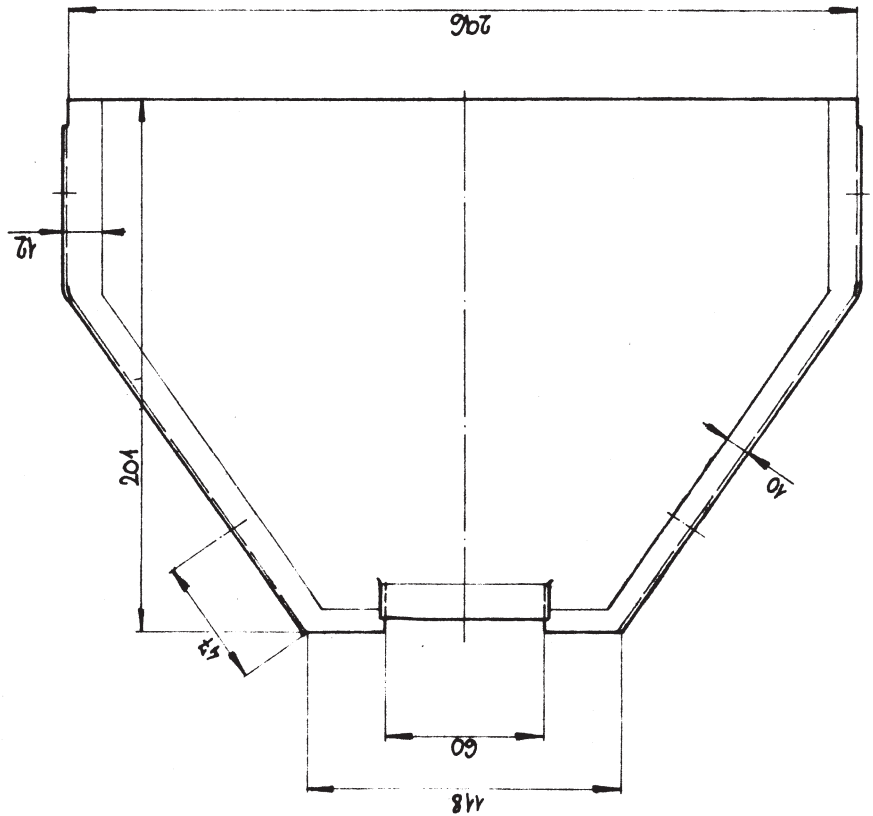
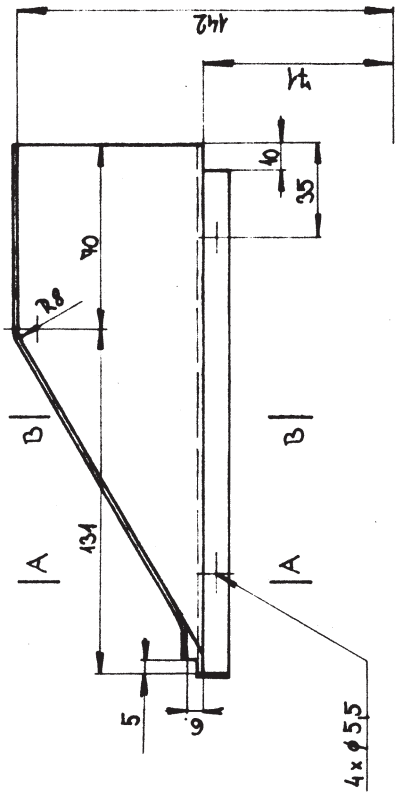
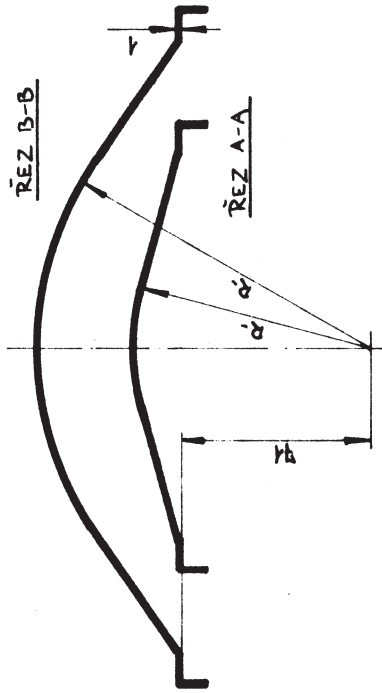
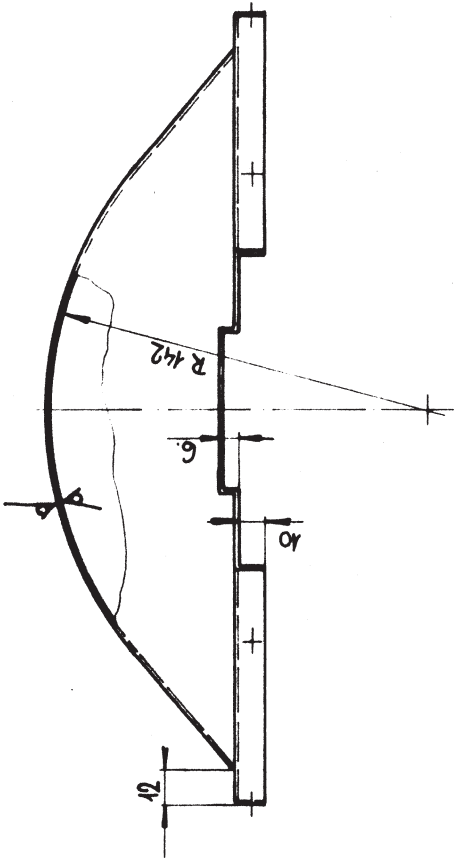


PRUŽINA	PŘI STLAČENÍ mm	SÍLA kg	NAMÁHANÍ kg/cm ²
VLOŽENÁ	2	10,5	1335
MAX. STLAČENÁ	9	47,2	6000
POČET ZÁVITŮ: PRUŽIČÍCH 4			
ZÁVĚRNÝCH 1,5			
CELKEM 5,5			
ZÁVĚRNÉ ZÁVITY SBROUSITI DLE VÝKRESU.			





(A) / A
629



ARCHIV VÝKRESŮ ACC Praha	
Předmět: KRYT SETRVAČNÍKU	L 350
Skupina:	
Ks:	Materiál: Železný plech 1mm
Datum: 4.4. 34	L 83
Platné od 250	
series:	4:2
Platné do:	
series:	Ac-L 117

Historie jedné Aerovky

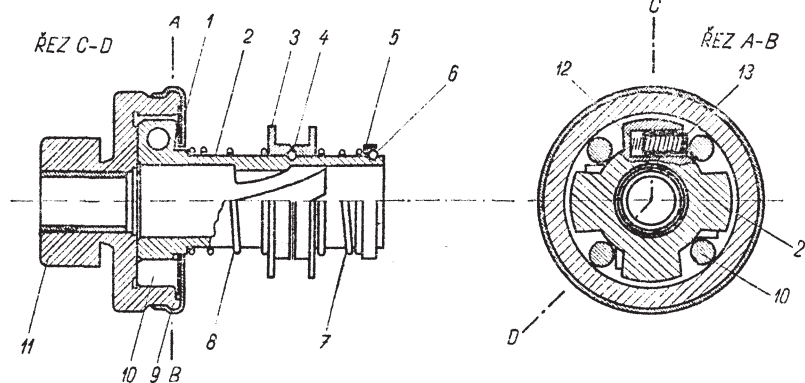
14. pokračování o renovaci A 662 od F. Kundra

Opravy spouštěčů.

Vinutí rotoru spouštěče je zhotoveno z jednotlivých vodičů obvykle obdélníkového průřezu. Jsou-li čela tohoto vinutí částečně deformována, vyrovnáme pokřivené závity vhodně seříznutým kouskem tvrdého dřeva. Potom čela nalakujeme izolačním lakem. Na straně komutátoru a u některých spouštěčů i na opačné straně jsou vývody zajištěny proti odstředivé síle bandáží z ocelového drátu. Bandáž se někdy poškodí. Opravíme ji tak, že rotor upneme do soustruhu a na místo, kam přijde bandáž, vložíme širší proužek lesklé lepenky, na který navineme několik závitů ocelové struny. Bandáž musí být dobře utažena. Proto pod první závit vložíme dva až tři plíšky po obvodu, které po navinutí všech závitů přehneme a zapájíme. Při navíjení (rotor otáčíme rukou) upneme strunu mezi dva dřevěné špalíčky do nožové hlavy soustruhu. Oprava komutátoru je stejná jako u dynam.

U komutátorového štítu se nejčastěji poškozuji držáky kartáčů a jejich izolační podložky a průchodky. Poškozené držáky odnýtujeme a po výměně vadných izolačních podložek a průchodek připevníme k víku buď nýtováním, nebo, nemáme-li odpovídající nýty, přišroubujeme tyto držáky. Vadný spoj mezi odizolovanými držáky vyměníme. Poškozené nebo vyhráté pružiny kartáčů vyměníme za nové, přičemž se snažíme dosáhnout přibližně stejného tlaku u všech pružin. Nakonec opravíme poškozené závity pro šroubky a žárovkovou zkoušečkou 230 V přezkoušíme odizolované držáky.

Samomazná ložiska překontrolujeme, event. vyměníme. Nemáme-li nová samomazná ložiska, můžeme tato nahradit bronzovými pouzdry. Tyto je však nutné při pravidelné údržbě mazat.



Volnoběžka s pastorkem:

1 kryt; 2 záběrové pouzdro; 3 dělená objímka; 4 pojistný kroužek; 5 opěrná miska; 6 pojistný kroužek; 7 pružina; 8 pružina; 9 těleso volnoběžky; 10 váleček; 11 pastorek; 12 pružinka; 13 pouzderko

Při opravě volnoběžky postupujeme následovně: Nejprve odstraníme první pojistný kroužek (viz obr.), sundáme opěrnou misku, pružinu a polovinu dělené objímky. Potom uvolníme druhý pojistný kroužek, sejmemo druhou část dělené objímky a druhou pružinu. Nyní odstraníme kryt volnoběžky. Zaválcovaný okraj krytu opatrně odehneme a zatáhneme. Po odstranění krytu vyjmeme opatrně záběrové pouzdro tak, aby se uvolněné válečky a pružiny nerozlétaly. Z

pastorku vyrazíme samomazné pouzdro, zkontrolujeme vlastní pastorek, zejména broušenou záběrovou plochu, záběrové pouzdro i s vnitřní šroubovicí, pouzdra a válečky volnoběžky. Nejčastějšími závadami, které působí špatnou činnost volnoběžky, jsou opotřebované válečky a broušené pracovní plochy pastorku a záběrového pouzdra, opotřebované pružiny a váznoucí pouzderka pružin. Veškeré vadné součástky je nutno nahradit novými.

Sestavení volnoběžky si popíšeme příště.

KuFr

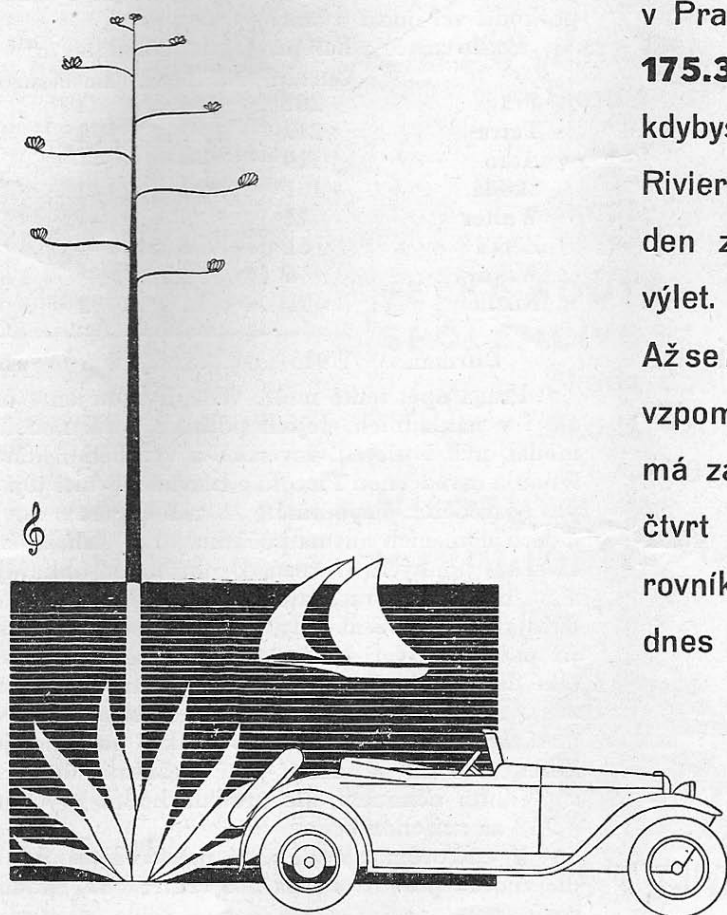
44

dovolených na Rivieře

Jaké jsou osudy vozů Aero z prvních let naší výroby? Jezdí a slouží stále stejně dobře a spolehlivě, právě tak, jako vozy dodané teprve nedávno. Tak na příklad vůz pana Václava Říhy, majitele planografie v Praze, ujel do 3. května 1933 již **175.360** km. Tolik byste najezdil, kdybyste jel 44krát na dovolenou na Rivieru. — Pan Říha jezdí celý týden za obchodem a ve svátek na výlet. Jeho vůz mu nikdy neselhal. Až se mihne okolo Vás Aero P-14.387, vzpomeňte si, že tento hbitý vůz má za sebou již tolik, jako čtyři a čtvrt cesty kolem zeměkoule po rovníku. A že je to týž model, který dnes můžete mít za

Kč 16.600

Nyní je nejkrásnější doba pro jízdu. Kdy k Vám smíme přijet s předváděcím vozem?



Aero

továrna letadel, Praha-Vysočany.

Prodejna: Praha II., Poříč 28, telefon 278-60, 361-40.

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 L., číslo 2, r.v. 2010.

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