



2009

# 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

1

9

1

9

2

0

0

9

č. 1





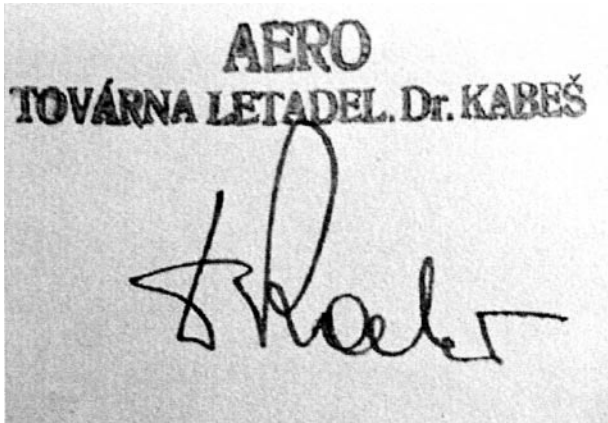
## Věřte nevěřte . . .

Ano, je to už neuvěřitelných 90 let, co byla založena letecká firma Aero, mateřská továrna našich automobilů značky Aero. Než se objevila mezi československými výrobci automobilů, uplynulo od jejího založení ještě více než 10 let, nicméně už v jejich průběhu se projevovала snaha této firmy vstoupit na československý automobilový trh s domácím výrobkem - lidovým vozem.

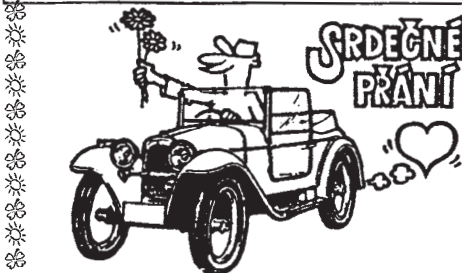
Ne všichni odběratelé našeho zpravodaje mají k dispozici literaturu, popisující peripetie továrny letadel Aero, vedoucí nakonec k výrobě automobilů Aero. Dovolte nám, abychom v "Historické rubrice" našeho zpravodaje přetiskli (se svolením autora a vydavatele) z knížky "Automobily Aero a jejich doba" část vstupní kapitoly, osvětlující vznik firmy "AERO, továrna letadel".

Musím říct, že z pozice správce archivu ACC Praha mě při sledování historie firmy Aero zaujala od jejích počátků snaha jejího zakladatele Dr. V. Kabeše zajistit v obdobích, kdy bylo málo zakázek, práci zaměstnancům firmy, ať už to bylo v letecké výrobě či ve výrobě doplňkové. Proto jsem se ve své knížce také obsírněji věnoval období od založení firmy do počátku výroby aerovek. Je třeba říci, že se tento záměr p. Dr. V. Kabeše setkal s úspěchem, jehož výsledkem byl vznik lidového automobilu Aero 10 HP a jeho následníků. Tak se stalo, že se automobilka Aero nakonec zařadila ve 30. letech na čtvrté místo v žebříčku československých výrobců automobilů.

K. Jičínský



*Razítko továrny s podpisem JUDr. V. Kabeše, který se stal v roce 1922 jediným majitelem firmy, jejíž název byl v roce následujícím pozměněn.*



Dne 6.ledna 2009 oslavil

pan JUDr. Vladimír M. Kabeš

své 91. narozeniny, k nimž mu co nej-srdečněji blahopřejeme. Do dalších let Vám, náš milý pane doktore, zasíláme přání dobré pohody a hlavně zdraví.

Vaši aerovkáři

Na obálce je fotografie pravděpodobně jedné z mála - a možná i jediné - propagační plastiky firmy Aero z období mezi roky cca 1923 až 1929. Artefakt skutečně existuje, výška je 52 cm, osmidenní letecké hodiny jsou funkční.

90. výročí založení továrny Aero bylo důvodem k uspořádání vzpomínkového odpoledne ve Staré Aerovce v Praze-Kbelích. Jak probíhalo, nám napsal hlavní organizátor p. ing. Luboš Zahradník.

### Fideli semper fidelis



Aero Car Club Praha, Svaz letců ČR,  
Vysokoškolské středisko pro letecké sporty,  
Letňansko-Kbelický letecký region, o.s.

si Vás dovoluji pozvat na  
vzpomínkové odpoledne pořádané pro věrné aerovávky  
k 90. výročí založení továrny AERO  
které se koná

dne 10. ledna 2009 od 15.00 hodin  
ve Staré Aerovce na letišti Praha-Letňany, hangár č. III

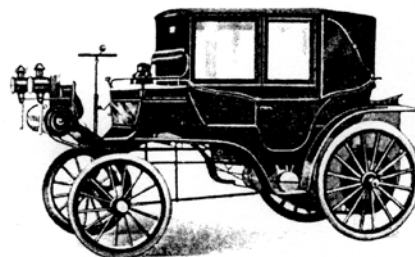
Adresa: letecké informační, vzdělávací a společenské centrum  
Stará Aerovka, Hálkova ul. III/213, 197 00 Praha 9-Kbely



se zúčastnilo přibližně 40 lidí, z toho 20 přímých zaměstnanců firmy AERO. Tito bývalí zaměstnanci pracovali v nejrůznějších odděleních firmy, ať už v automobilce nebo v leteckém oddělení. Všichni zúčastnění také ve zkratce osvětlili svůj vztah k firmě AERO a zavzpomínali na již hodně staré časy. Pan Ivo Vodseďálek zavzpomínal na svého dědu dílvedoucího pana Blahoše, pan Vnuk zase na svého otce - zalétávacího pilota firmy. P. ing. Zahradník připomenul význam celoživotního díla JUDr. V.Kabeše nejen pro založení a vedení firmy AERO, ale také pro celé československé letectví. Dále zdůraznil, že název "staří aerováci" není odvozen od data narození zúčastněných pamětníků, ale od životního stylu, který si zvolili a celý život věrně uplatňovali. Závěr setkání byl vyplněn neformální a velice vydatnou volnou besedou, kterou přerušovalo jen připravené občerstvení. V průběhu setkání se podařilo telefonicky se spojit s JUDr. Vladimírem Kabešem mladším, synem zakladatele továrny AERO, který přítomné krátce pozdravil ze Spojených států, kde žije, za což se mu dostalo uznání, vyjádřeného potleskem. Toto vzpomínkové odpoledne bylo důstojným počátkem oslav 90. výročí založení firmy AERO a věříme, že na něj navážou další akce pořádané k oslavě tohoto jubilea.



**Poznámka redakce:** pozvání zástupci ACC Praha Jiří Zítek a Karel Jičínský se museli bohužel omluvit kvůli onemocnění.



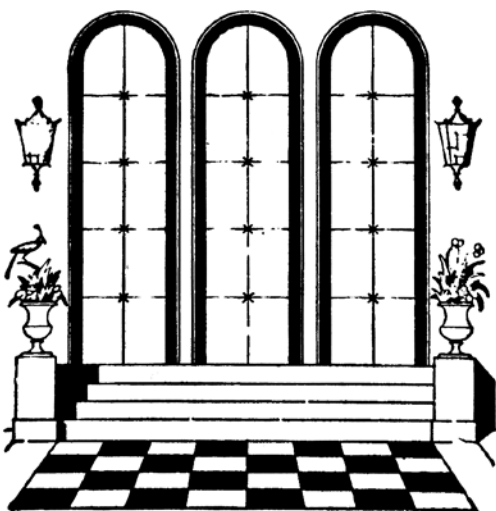
## Založení továrna AERO (1919)

K prvním úvahám o vytvoření poválečného leteckého průmyslu dospěla řada lidí a tak v prvním roce samostatného československého státu vznikly v Praze hned tři letecké firmy - koncem roku 1918 Letov, dva měsíce poté AERO a kolem poloviny roku 1919 Avia.

Jedním z podnětů pro zahájení výroby letadel v ČSR byly i úvahy tehdejšího československého velvyslance ve Vídni Vlastimila Tusara (sociálního demokrata), se kterými seznámil koncem roku 1918 jistého dílovedoucího Jana Kouřila (též ve Vídni). Následně se zdařilo pro tuto myšlenku získat další osoby z českých podnikatelských a bankovních kruhů. Dne 11. ledna 1919 byla tak založena společnost s ručením omezeným a názvem "AERO, továrna letadel". Jednání se odehrálo v místnostech firmy Jindřich Röhrs, a.s., Na Perštýně 12, Praha 1. Zúčastnil se jej za Živnostenskou banku náměstek ředitele JUDr. Josef Horák, prokurista JUDr. Eduard Zálužský a vrchní účetní Jindřich Slavík, za firmu Röhrs vrchní ředitel Hugo Sieburger, Max Turnauer (nikoli K.) - tehdejší společník majitele lakařské firmy Thurm & Beschke, ing. Vladimír Rott za železářství J.V. Rott, smíchovský továrník Filip Křížek, J. Kouřil a dva právníci - JUDr. Arnold Pollak a JUDr. Vladimír Kabeš. Jako jednatelé byli ustanoveni JUDr. Horák, JUDr. Kabeš a F. Křížek, prokura byla svěřena J. Kouřilovi a ing. Karlu Mertovi.

**VKUSNÁ  
BYTOVÁ ZAŘÍZENÍ**

JINDŘICH  
**RÖHRS** AKC. SPOL.  
PRAHA I. PERŠTÝN 12  
ZALOŽENO 1916



Byla vypracována společenská smlouva a stanovena výše kmenového jmění na 300.000 korun. Třetinový podíl složily přítomné fyzické osoby, další srovnatelné podíly pak Živnostenská banka a firma Röhrs, na jejíž adrese bylo udáno i sídlo společnosti. U Obchodního soudu v Praze byla pak zapsána 25. února 1919 a tak je možno považovat toto datum za úředně stvrzený den vzniku továrny AERO. Smlouva uvádí, že: "Účelem této společnosti jest výroba a oprava letadel, dále výroba všech součástí, případně potřeb letadlových a obchod všemi součástmi a potřebami letadlovými, provozování všech obchodů souvisejících se stavbou, opravou a používáním letadel."

Prvními zakázkami byly opravy vojenských letadel Brandenburg, zadané v březnu 1919 vojenskou správou, které se prováděly v dílnách továrny Röhrs v Praze-Bubenči (č. 63 u čistící stanice odpadních vod hl. m. Prahy) o rozloze pouhých 360 m<sup>2</sup>.

připravil K. Jičínský

## Čilá Aerovka - neboli cesta do Krušných hor s překážkami

Náš přítel Willfest Brücker nám poslal půvabné vyprávění z dávných časů od p. Strasnitzkého, které pro náš zpravodaj z němčiny obětavě přeložil otec Karla Šebesty:

Některý kraslický občan si možná ještě slabě vzpomene na značku Aero (poznámka: Kraslice, hudební město, 1945 cca 20000 obyvatel, dnes 4000, leží na hranici, 2 km od Klingenthalu). V předválečné době, tak kolem 1937/38 sice už docházelo k rozvoji automobilového průmyslu, ale v našem rodném městě byl start jen váhavý. Největšími výrobci byla jenom Tatra se svojí hranatou kapotou, následovaná různými typy Škodovek s poněkud líbivějšími karoseriemi. Ojediněle bylo vidět Opel P4 a také různé typy DKW (Deutsche Auto-Union). Tyto benzinové kočáry vypadaly, jako by měly karoserie z lepenky a k tomu to byly hlučné a páchnoucí dvoutakty o nízkých koňských silách.

Síť benzinových pump byla slabá a jedna taková nestvůra stála před drogerií Männer na Nosticově náměstí. V Radniční ulici, před drogerií Biegel, stála rovněž taková předpotopní pumpa a abychom nezapomněli, také u opravny Böhm u naší obecné školy.

Dosud ještě vzácný benzin se pomocí páky napumpoval do skleněné nádoby a teprve potom se gumovou hadicí napustil do nádrže vozu. Bylo to trochu namáhavé a páry benzínu bylo cítit i na vzdálenost.

Můj otec provozoval v Hausbergské uličce obchod s textilem za pomoci značného počtu domácích pracovníků z krkonošské oblasti. Jeho obchodní cesty směřovaly často až do srdce Krkonoš. Pokud si pamatuji, s automobily jsem vyrostl. Zpočátku, když na tom otec byl ještě po finanční stránce nepřiliš slavně, jezdil s těžkým motocyklem se sajdkárou (Ardie 1900) a později s BMW. Jednoho dne se však splnil jeho sen a pořídil si nepřiliš výkonné auto - Aerovku. Tenkrát byla Aerovka vzhledem docela pěkná, chybějící koňské síly jí ale na výkonu nepřidaly.

Vzhledem k mé věčné hravosti se mi jednoho dne povedl smolný kousek - po nepozorném dotyku nožního starteru jsem vjel sousedovi do zahradní branky (Schossee, obchod s uhlím). Otec ztuhl jako solný sloup a když se z toho vydýchal a zjistil, co jsem vyvedl, zaslzel. Matka ještě v poslední chvíli stihla zabránit důkladnému výprasku, ale otec mne dlouhou dobu trestal tím, že jsem pro něj přestal existovat.

Jednoho krásného letního dne byla plánována obchodní cesta do blízkých Krkonoš. Moc místa v autě nebylo a tak jsem byl uskladněn mezi balíky látky. Matka jela taky a díky tomuto dodatečnému nákladu byla Aerovka pěkně přetížena.

Na rovině se Aerovka docela ukázala, ale táhlé svahy v Krkonoších jí daly zabrat a při stoupání do Vejprt jí došel dech. Otec zkoušel všechno možné, ale nešlo to ani s couváním. Jediným rozumným řešením bylo odlehčení a tak byl všechn nadbytečný náklad vyložen. Stoupání bylo bohudíky krátké, ale přesto se celá rodina při přenášení pěkně zapotila. Obtížný úsek jsme tak zdolali s vynaložením všech svých sil.

Matka sice neměla řidičák, ale něco o řízení věděla a tak byla usazena na místo řidiče. Riskantní podnik začal po krátkém nástupu a s vynaložením všech zbývajících sil. Sunuli jsme se pomalu do kopce a patričně zpoceni jsme se konečně dostali na vrchol kopce. Matka přitom trochu polevila v soustředění a spletla si pedál brzdy s plynem. Nezůstalo to bez následků a oslabená Aerovka se trhavě svezla do nepřiliš hlubokého příkopu. Tato nepředvídaná událost otce pořádně navztekala. Když jsem to pak poněkud drze komentoval a poukázal na to, že soused Maier (koloniál Scheider a Jäger) má výkonnější vůz, přestal se otec zcela ovládat a najednou jsem schytl pořádných pár facek.

Otec tak vypustil přetlak a dostal se zase do formy. Zřetelně

posílen začal najednou chválit řidičské schopnosti své manželky, pravděpodobně jako revanš za její ustavičné rady a poučení, týkající se jeho stylu řízení. Ženské mají zřejmě ve zvyku znovu a znovu mužům zvěstovat, že v řízení jsou lepší.

Otec si z toho vzal poučení a i po desítkách let při nákupu nového vozu pečlivě dbal na to, aby motor pod podvozkem nevyčínal.

Arno Strasnitzky, Kempton

## Ze světa

Na adresu archiváře ACC došel (kromě výše uvedeného příspěvku do zpravodaje) od Willfesta Brückera - dobrého to ducha německého Aero Car Clubu (Aero IG)- dopis, ze kterého vyjímáme:

Milý Karle,

po 30 letech aktivní práce v Aero-Interessengesellschaft mám v úmyslu se pomalu stáhnout, abych dal příležitost mladým. Během této doby se u mne nashromáždily dopisy a písemnosti., které vyplňují 18 důkladných pořadačů o celkové délce 1,5 m.

Je mi líto všechno to dát do odpadu a začal jsem pořadače prohlížet a vyhledávat, co by se mělo zachránit. Rozhodl jsem se nejhezčí dopisy z posledních 30 let a episy kolem Aerovek shrnout do malé brožurky. Tu bych pak chtěl na závěr své aktivní činnosti dát k dispozici členstvu. Kdybys měl pro moji brožuru nějakou episu o aerovkách, byl bych ti zvláště vděčen. Jako vzorek ti posílám episu Čilá Aerovka - neboli výlet do Krušných hor s překážkami.

S pozdravem Willfest

Poznámka archiváře:

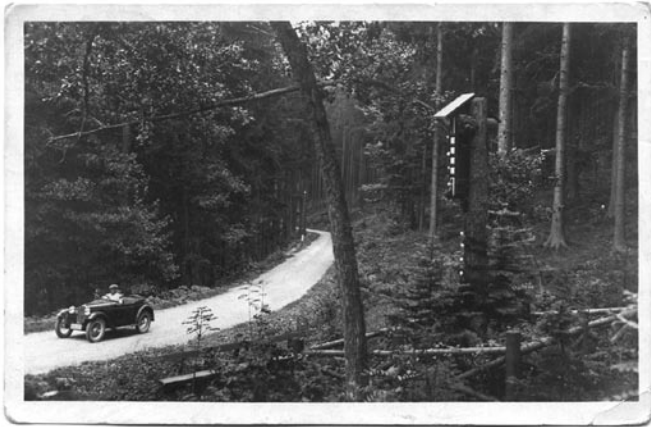
Že by se mi podařilo dát podobnou brožuru s vaší pomocí dohromady ke svému - jak doufám již brzkému - odchodu z funkce (neb stáří klepe na dveře) velmi pochybuji. Nemyslím si, že bych od někoho z vás dostal nějakou episu s vašimi zážitky s aerovkami. A taky - kdopak by tisk zaplatil?

## Co v knize o aerovkách není

V redakci jsme neměli ani tušení, že se aerovky dostaly i na dobové pohlednice, které dokonce kdysi doručila pošta. Že je tomu tak dokazuje i rub dvou pohlednic. Ostatní pohlednice mají také na rubové straně klasické předtištění. Nevíme, zda pohlednice byly propagačním materiálem továrny popř. prodejen nebo zda byly k dostání i volně.

Pohlednice dal k přetištění do Aerovkáře náš kolega Pavel Ferro.





Mezi fotografiemi je i jedna, která sice není aerovkářská, ale jistě si pozornost zaslouží. Zřejmě se jedná o dobovou autoškolu. Trojická ulice v Praze se stále tak jmenuje a dlouhá léta v ní sídlila a snad dosud sídlí taxislužba.

**ČTYŘI SLOUPY HOSPODÁRNOSTI**

ELEKTRON    CENTRARI    NELSON    ZENITH

*Autosalon 1936*  
stánek 64

**ELEKTRONPOL  
ZENITH-STROMBERG**

**Autodílny Fr. Černík**

Speciální opravy všech motorů, autodílny, pohonné látky, garage, „Praga“-service. Služba nepřetržitě. - Telef. 32

**Velvary, Pražská ulice**

Z knihy V. Heinze a V. Klementa Z DĚJIN AUTOMOBILU z r. 1931 vám nabízíme 6. pokračování o automobilech na elektrinu.

Z historie automobolu

44

## ELEKTROMOBILY – ELEKTRINA V DOPRAVĚ

Henri Pieper Belgie 1896 (1898).



FIRMA PIEPER byla založena r. 1867 v Liège pro mechanickou výrobu pušek. Roku 1896 zřídila zvláštní závod pro výrobu dvoukolek podle licence Humber. Téhož roku syn zakladatele firmy Henri Pieper zkonstruoval vůz se smíšeným pohonem a později i benzinové vozy. Vůz zde zobrazený pochází z r. 1898. Měl jednoválcový benzinový motor vpředu, přímo spojený s malým dynamem. Převod na zadní

osu dál se třecí spojkou. Akumulátorová baterie o dvou člancích Tudor byla pod sedadlem a paralelně spojena s dynamem. Jako jiní konstruktéři smíšeného systému byl i H. Pieper veden myšlenkou obejít měnu rychlostí, která je nutná u benzinového vozu, dále odstranění roztáčení motoru, které se tehdy dalo ovšem klikou, docílení progresivního rozjíždění a brzdění a získání výhodu - znamenitou v době acetylenových lamp - elektrického osvětlení vozu.



H. Pieper otec



H. Pieper syn

Mezinárodní proslulosti nabylo jméno Pieperovo, když zvláštní společnost "Auto-mixte" vyráběla vozy podle jeho patentů. Úhledné chassis mělo benzinový motor čtyřválcový, jehož setrvačnický byl proveden jako dynamo, a akumulátorovou baterii. Motor působil - zprvu řetězy, u pozdějších vozů kardanovým hřídelem - na zadní kola. Ve chvíli, kdy benzinový motor nepostačoval pro daný úkol (na př. v kopcích), automaticky otevřený proud z baterie uváděl

děl v činnost dynamo jako elektrický motor, který připojil svou sílu k síle benzinového motoru. A naopak, když na př. vůz sjížděl s kopce, dynamo nabíjelo baterii.

Myšlenka byla uskutečněna řadou důmyslných zařízení, tak na př. elektromagnetickou regulací karburátoru, který odměřoval množství paliva úměrně s vyžadovanou prací a s použitím elektr. proudu. Vůz - na svou dobu - jednoduchý v obsluze měl magnetickou spojkou, startoval



i měnil pružně rychlost, měl elektrické i mechanické brzdy atd.

Není divu, že Pieperův systém pronikl i do ciziny - v Německu jeho patenty získala firma Siemens-Schuckert, v Anglii Daimler v Coventry, ve Francii byla k jeho zužitkování založena společnost Sociétés Générale d'Automobiles Electro-Mécaniques, jejímž ředitelem byl kdysi proslulý závodník Léonce Girardot. Měla dílny v Puteaux u Paříže a uvedla své vozy pod značkou G.E.M. na trh r. 1908 - jako "synthesu automobilu" - nejen jako osobní s benzinovým motorem 20/24 ks a s dynamem 10 ks, nýbrž i jako dodávkové a jako autobusy.

I pro kolejovou dopravu bylo tohoto systému používáno. Compagnie Internationale d'Électricité v Liège, kterou založil H. Pieper r. 1889, vyrobila řadu vozů (Automotrice Benzo-Electrique), jež byly léta v provozu na různých sekundárních tratích - tak ve Francii na trati Saint Germain - Poissy a v Belgii na trati Brusel - Waterloo. H. Pieper vedl společnost do r. 1920, kdy vystoupil z ředitelství, ale zůstal ve správní radě. Firma pracuje dále v elektrotechnice. I závod Pieper existuje dosud pod firmou "Anciens Etablissements Pieper" v Herstalu, ale, vrátiv se k nejpůvodnějšímu svému oboru, vyrábí střelné zbraně. (Pozn. red. - údaje jsou vztaženy k r. 1931.)

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



Aerovkáři se již tradičně sešli na lednovém AEROVEJŠLAPU 2009. Po několika letech téměř jarních počasí, bylo okolí Horoměřic pod vládou opravdové zimy. Ta však stárnoucí populaci aerovkářů neodradila.



**AEROVEJŠLAP 2009**

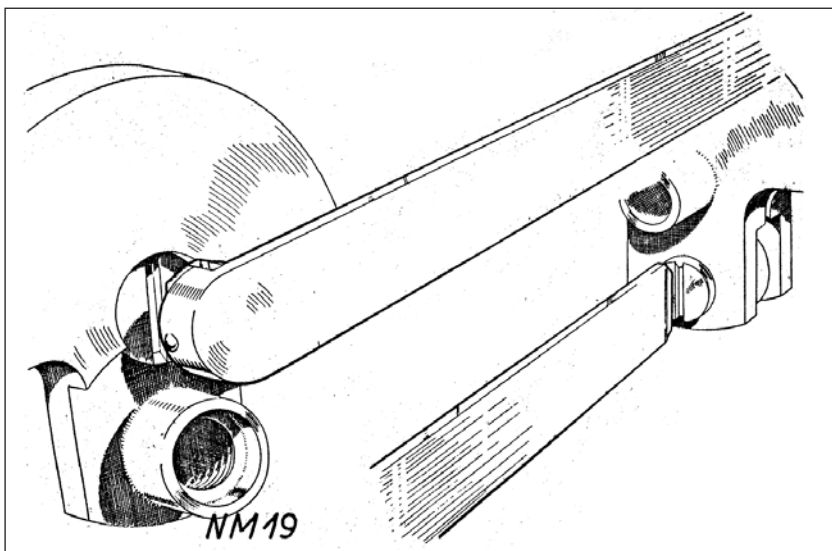


Dnes najdete v Technické rubrice další výkresy dílů kliky A 30, pokračování o generálce motoru a další.

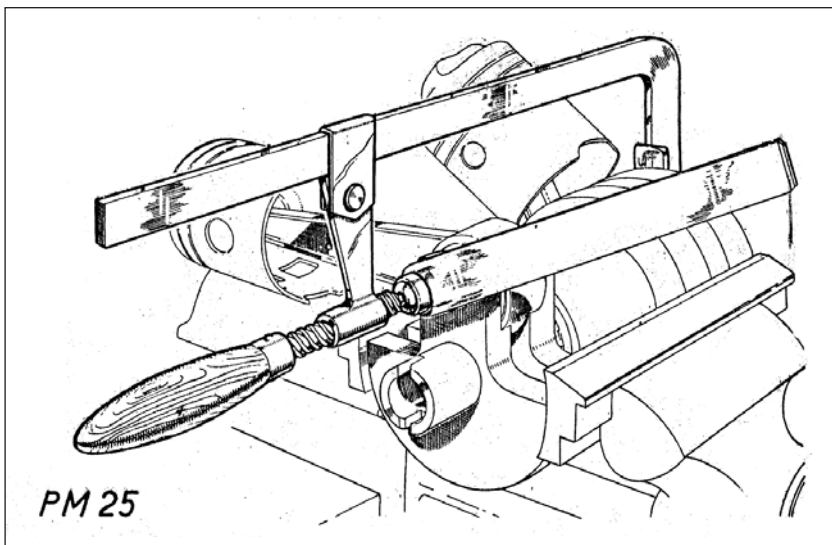


### Generálkujeme motor (nejen) A 30 - klikový hřídel

Zvažoval jsem, zda se klikovým hřídelem zabývat, protože v minulosti bylo na toto téma napsáno již mnoho. Zopakujme si několik zásadních rad a poznatků a připomeňme si původní tovární montážní pomůcky.



NM 19 - Klíč šroubů klikového hřídele

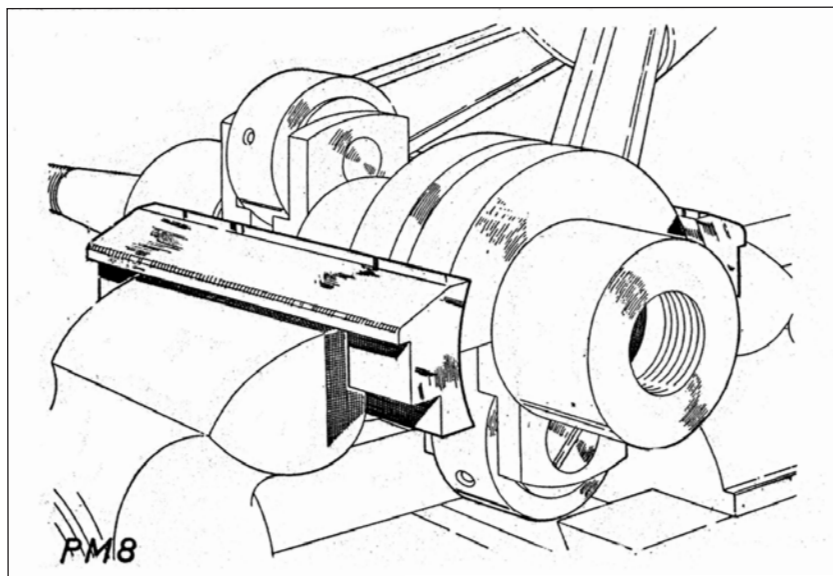


PM 25 - Truhlářská svěrka (pro přidržení klíče při montáži matice a šroubu klikového hřídele a setrvačnicku)

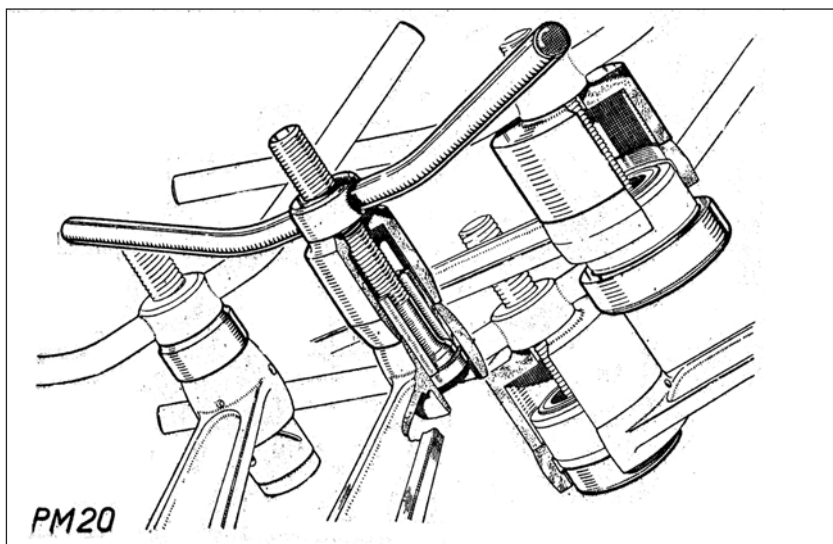
Vycházejme z toho, že pro sestavení kliky použijeme originální ojnicí ložiska - ta se již sériově nevyrábějí, ale jsou firmy, které je vyrábějí zakázkově.

Jednotlivé díly kliky důkladně prohlédneme. U předního dílu bývá poškozený kužel pro setrvačnick, který je za chodu motoru velmi namáhán a každá neprofesionální oprava kuželu se dříve či později projeví uvolněním nebo házením setrvačnicku. Opravit kužel lze tvrdochromem a přesným opracováním. Zadní díl kliky bývá poškozen unašečem dynama (viz popis v minulém čísle Aerovkáře). Drážky je možné vyvařit a opět přesně opracovat do původního stavu.

Největším problémem jsou však vymačkané výstupky dílů kliky pro nasazení ojnicích ložisek. Toto místo u všech dílů musí být dokonale kulaté (aby nedeformovalo vnitřní kroužek ojnicího ložiska) a zároveň jeho průměr musí být v tolerancích výrobních výkresů (viz výkresy dílů kliky, které již delší dobu přetiskujeme), aby ložisko



PM 8 - Montážní svěrákové čelisti  
klikového hřídele



MP 20 - Stahovák ložiska ojnice

bylo na výstupky **naliso-  
váno!** Pokud je ložisko na  
výstupcích příliš volné,  
šroub spojení dílů neudr-  
ží. Díly kliky za chodu  
motoru pruží a tím je  
šroub namáhán - dojde k  
povolení šroubu nebo jeho  
přetržení. Pokud je lo-  
žisko nalisováno, šroub  
plní pouze funkci zajiš-  
tění spoje. Vymačkané vý-  
stupky lze opravit tvrdo-  
chrómem a přesným opraco-  
váním. **POZOR!** - při opra-  
cování musí být dbáno na  
to, aby výstupek byl v  
ose šroubu! Toto upozor-  
nění zní možná úsměvně,  
ale když si uvědomíme, že  
by opracování bylo odchy-  
leno, bude o tuto odchyl-  
ku posunut celý díl kliky  
vůči středu kliky a klika  
v tomto místě hází! Stej-  
ně dokonale musí být ot-  
vory pro vnější kroužky  
ložiska v ojnicích!

Dalším problémovým mí-  
stem je spojení 2. a 3.  
dílu kliky. Zuby do záře-  
zů musí být opět naliso-  
vány v rámci výrobních  
tolerancí. Středový šroub  
sice při volných zubech  
většinou spojení udrží,  
ale dochází k vylovení  
zubů, což je závada velmi  
těžce odstranitelná.

Všechny tyto rady již

ze stránek Aerovkáře mnohokrát zazněly, ale uvedené a při generálce neodstraněné závady jsou stále hlavním faktorem při poškození motoru.

Labyrinty - původní provedení se již nepoužívá a kroužkové labyrinty, které se osvědčily, jsou předmětem profesionální výroby. Zbývá jenom připomenout, že ložiska uložení kliky (č. 6207) jsou ložiska běžně k dostání. Důležité je však, aby ložiska byla v provedení "C". Tato ložiska jsou volnější a jsou schopna vyrovnat tolerance sestavené kliky - označení "C" neznamena, že by ložiska byla méně kvalitní! Je celkem běžné, že se ložiska "A" zadírají.

Pomůcka NM 19 je v podstatě stranový šroubovák s výměnitelným hrotem. Hrot je vyroben z autopéra.

Svěrákové čelisti PM 8 jsou pomůckou těžce dostupnou, ale při jejich použití se klika (po lehkém dotažení ojnicích šroubů) téměř dokonale srovná. Potom šrouby dotáhneme a kliku srovnáme. Rovnání provádíme tak, že vložíme kliku do bloku a pevně ji zajistíme pomocným třmenem přes středový labyrint. Pomocí hodinek potom zjistíme "házení" kliky. Rovnání provedeme úderem kladiva do rovné plochy předního popř. i zadního dílu kliky (na té straně dílu kliky, kam ukazují hodinky odchylku). Úder provedeme přes vhodný měděný nebo bronzový hranolek,

abychom nepoškodili kliku nebo blok! Po srovnání kliky již šrouby ojničních ložisek nedotahujeme.

Pro zjištění "házení" kliky můžeme také do místa v bloku, kam dosedá středový labyrint, vložit po celé ploše podložku (planžeta cca 0,2 mm), potom vložit kliku do bloku a pevně ji zajistit pomocným trmenem přes středový labyrint. Tím docílíme toho, že krajní labyrinty jsou o sílu planžety nadzvednuty a hodinkami lépe zjistíme velikost házení. Toto slouží jenom jako zkouška - kliku kladivem v tomto stavu nerovnáme!

- JK -

#### Ložiska pro vozy AERO 30 a 50

161 15	-	zrušená výroba bez rozměrové náhrady
160 15	-	dostupné
6015	-	dostupné
6014	-	dostupné
160 14	-	dostupné
2307	-	dostupné
3307 A	-	dostupné
6306	-	dostupné
6011	-	dostupné
6210	-	dostupné
6207	-	dostupné
6208	-	dostupné
6211	-	dostupné
6203	-	dostupné
VL 1000	-	není k dispozici
6206	-	dostupné
6305	-	dostupné
E 17	-	zrušená výroba bez rozměrové náhrady
401 35	-	není k dispozici
7003	-	existuje pouze přesné ložisko s kosoúhlým stykem pro vřetena obráběcích strojů s úhlem styku 25 stupňů (7003 ACD) a 15 stupňů (7003 CD)
6201	-	dostupné
6204	-	dostupné

### **Autostírač „TUTO“**

typ „A“ na 6 nebo 12 Volt znamená pro bezpečnost jízdy opravdové dobrodiní. Způsobí pročištění okna před řidičem i za největšího mrazu. Přichází nám mnoho pochvalných osvědčení o tomto autostírači. — Vyžádejte si prospekt od **továrního skladu v Praze-Karlín, Jirsíkova č. 1.** — Tel. 229-71.

#### Ložiska pro vozy AERO 500, 662, 750 a 1000

NUM 45	-	bylo nahrazeno ložiskem NU 309 ECJ - dostupné
NL 35	-	bylo nahrazeno ložiskem N 207 ECP - dostupné
6208	-	dostupné
VL 3100	-	není k dispozici
VL 2050	-	není k dispozici
6209	-	dostupné
NU 205	-	dostupné
6205	-	dostupné
6303	-	dostupné
NU 206	-	dostupné
6206	-	dostupné
6009	-	dostupné (rozměry 45/75/16 mm)
4205	-	dostupné
4306	-	dostupné
6208	-	dostupné
4206	-	dostupné

	<b>AUTOKUFRY</b> Přepychové, bez hřebíčkového povrchu „Patent Fafek“ jednoduché i dvoubarevné. Připevňovací zařízení pro autokufry „Patent Fafek“ s pojistkou proti ztrátě a krádeži autokufřů. Král. Vinohrady, Šafaříkova 14 Telefon č. 52360. Ceníky zdarma.
---	--

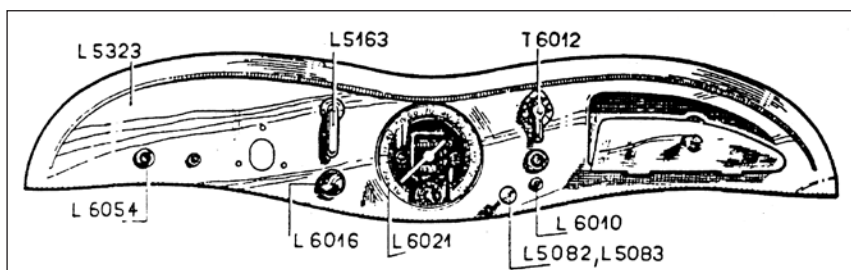
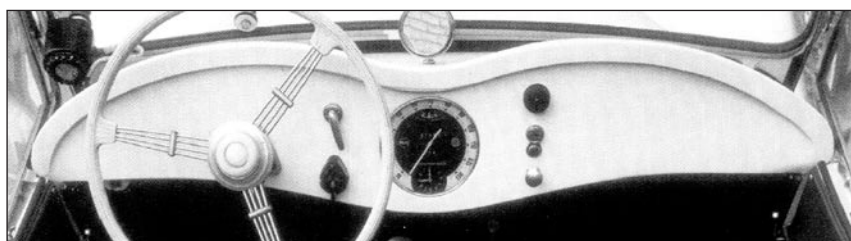
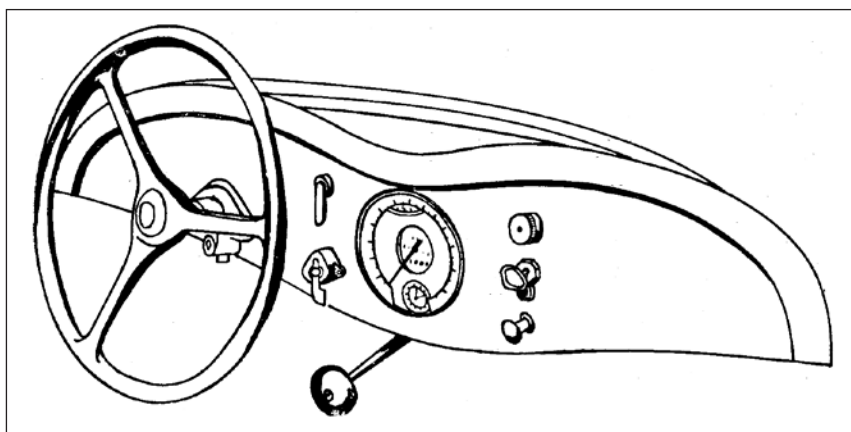
Dotaz na ceny: [Jiri.Klar@skf.com](mailto:Jiri.Klar@skf.com)

## Palubní deska AERA 30

Častým dotazem aerovkářů vlastníčích A 30 je vybavení palubní desky v určitém roce výroby. Odpověď na otázku není zcela jednoduchá, protože výkresy původního vybavení desky neexistují, kromě výkresu L5486 z 23.5.1940. Ten se týká otevřeného vozu od 36. série, 85. vozu. Různé dobové brožury, kde je palubní deska vyobrazena, nejsou datovány nebo, lépe řečeno, letopočet uvedený na brožuře není totožný s vyobrazeným provedením.

Nejlépe je možné se orientovat podle dobových fotografií, pokud se z nich dá odvodit alespoň přibližně rok výroby. Fotografií s interiérem vozu je však velmi málo.

Zjednodušeně lze říci, že palubní deska byla vždy vybavena velice stroze. Obsahovala tachometr, přepínač ukazatelů směru, spínací skříňku s kontrolkou dobíjení, páčku předstihu, táhlo vzduchové klapky a vypínač osvětlení tachometru. V limuzinách byl ještě vypínač vnitřního osvětlení vozu. Na výkresu L5486 je ještě uvedena standardně zásuvka. Vše ostatní - např. zapalovač doutníků, kontrolka dálkových světel a pod. - bylo montováno zakázkově a není tudíž možné upřesnit, kde byly tyto přístroje umístěny.



Toto provedení je asi nejčastější a dle kresby lze soudit na r. 1935-38. Potvrzuje to i dobový snímek. Jsou známé případy, kdy přepínač ukazatelů směru byl na levé straně volantu a vpravo byla na právní zásuvka.

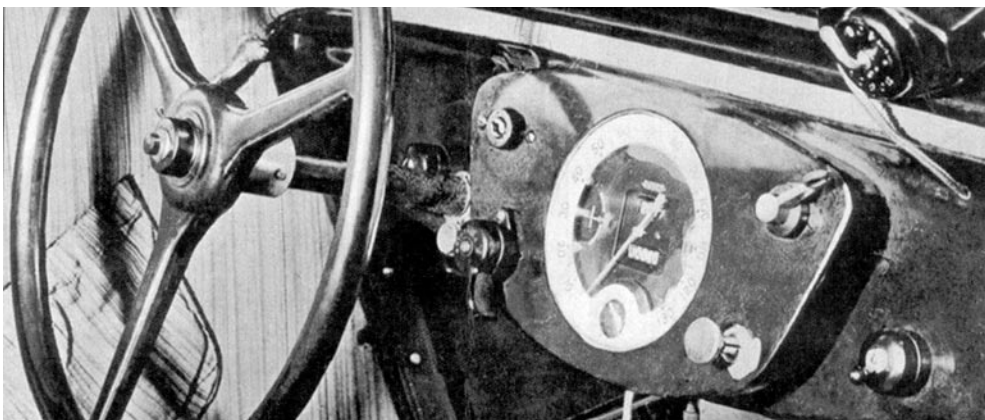
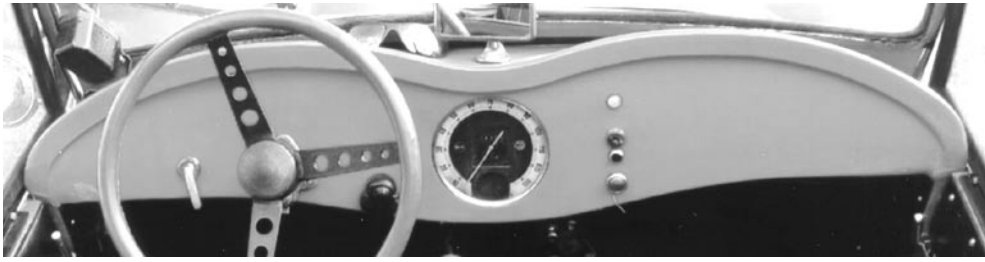
Dolní výkres je pro model 39 (tzv. Sodomka).

Vlevo od volantu je zásuvka. Mezi volantem a zásuvkou je sice nakreslen nějaký přístroj, ale zřejmě se jedná o chybu, jelikož na výkresu L5486 není nic. Později byl přemístěn přepínač ukazatelů směru pod volant a vypínač osvětlení tachometru na místo přepínače.

Na následující straně je několik snímků palubních desek současných aerovek a zřejmě jedné z prvních limuzin.

Znovu je nutné připomenout, že vybavení desky bylo vždy velmi střízlivé a pokud se při renovaci budeme držet této zásady, jistě bude palubní deska autentická.

- JK -



## Historie jedné Aerovky

### 8. pokračování o renovaci A 662 od F. Kunderáta

Vlastní sestavení dynama vyžaduje určitou zručnost, zvláště chceme-li, aby dynamo pracovalo bezvadně po dlouhou dobu. Při sestavování dynama záleží na mnoha zdánlivých maličkostech. Dynama, která mají stahovací šrouby se závitem na obou koncích, sestavujeme tak, že nejprve zašroubujeme šrouby do břemenového štítu. Potom nasadíme stator, na který musíme poklepat, aby dobře sedl na břemenový štít. Stator i štít mají obvykle záseky nebo otvor a kolík, které zaručují přesné sestavení dynama. Nyní zformujeme spoje mezi budícími cívkami. Mezera mezi statorem a stahovacími šrouby bývá malá, proto se propojení vede obloučkem kolem šroubu. Oblouček musí být malý, aby propojení nedřelo o rotor. Nyní opatrně nasadíme komutátorový štít. Musíme dát pozor, abychom držáky kartáčů nepoškrábali komutátor. Po usazení komutátorového štítu nasadíme na stahovací šrouby pružné podložky a matice a dynamo stáhneme.

Dynama, která nemají zašroubované stahovací šrouby, sestavujeme poněkud jinak. Na stator nasadíme komutátorový štít, pak vložíme do statoru rotor a nakonec nasuneme břemenový štít.

Po stažení dynama zkusíme, zda se rotor volně otáčí. Neotáčí-li se rotor volně, stačí obvykle poklepat na stator nebo štít. Tím se ložiska usadí. Někdy však špatné otáčení rotoru způsobují špatně usazená ložiska, vymezovací podložky nebo těsnící plstěné podložky. Má-li rotor axiální vůli, musíme dynamo rozebrat a tuto vůli vymezit příslušnými podložkami. Někdy, jsou-li otvory pro ložiska těsné, nemusí se vůle projevit hned po sestavení, nýbrž až po ujetí několika km, když se ložiska usadí.

Nyní můžeme nasadit kartáče, vývody budících vinutí a svorkovnici. Velmi důležité je, aby se kartáče v držácích pohybovaly volně. Lanka kartáčů musí být vedena volně tak, aby při částečném opotřebení kartáčů vodiče nebránily dosednutí kartáčů na komutátor. U odizolovaných kartáčů musíme dávat pozor, aby se lanka nedotýkala s kostrou. Nakonec ještě celkově zkontrolujeme sestavené dynamo.

Příště si popíšeme přezkoušení dynama.

KuFr

Vzhledem k tomu, že se v poslední době zabýváme v technické rubrice renovací motoru, uvádíme na následující straně originál výkresu těsnění hlavy motoru L360 platný pro hlavu L344.



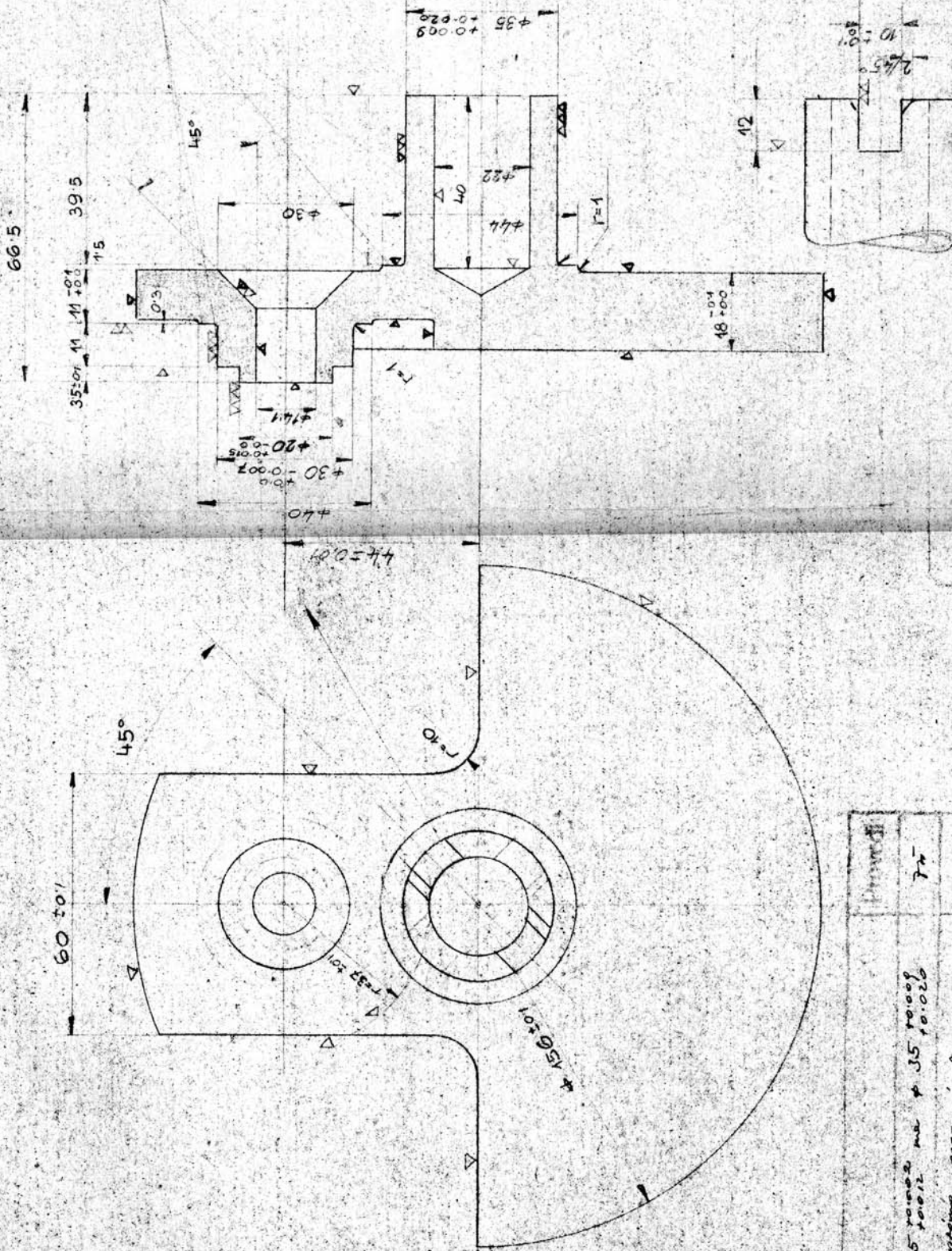








Dovodací plochy průměrně bílé, světlé a  
 kalné na  $\phi$  35<sup>+0.009</sup>  
 $\pm$  0.040



2.5.40	$\phi$ 35 <sup>+0.009</sup> na $\phi$ 35 <sup>+0.009</sup>	7 $\pm$
2.5.41	Průmyslné rozměry	7 $\pm$

Zadní díl klikového hřídele	1	CMS, h.z.	1	1
Průměr	10	10	10	10
Motor	AERO			
Průměr	TOVARNA L. ŠTEL Dr. KVABE'S PRAHA			
Průměr	Ae-L 310			
Průměr	1901			
Průměr	L 343			
Průměr	L 343			

PRO VOZY

*Aero*

VÝHRADNĚ

PNEU

*Rata*

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 IL., číslo 1, r.v. 2009.

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