



2009

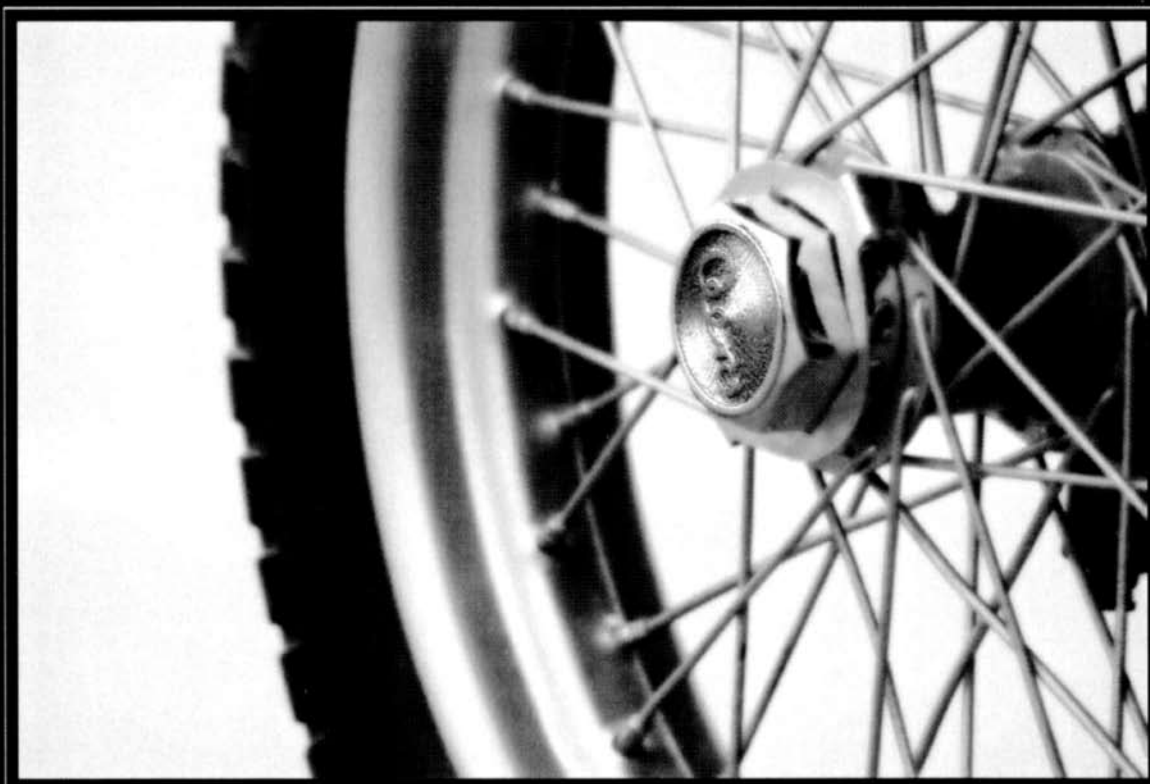
# Aerovkár

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



AERO 500 – matka kola

č. 2



## Vážení aerovkáři,

zima je za námi, motoristická sezóna v plném proudu a provoz na silnicích nám houstne. Naši zákonodárci se donekonečna dohadují, kdo a kde smí měřit rychlost, jestli pokutovat její překročení již o jeden kilometr a obce se předhánějí v budování množství nesmyslných retardérů a omezování rychlosti mnohde i na dvacítku. Tento chaos je rádo by naším pokusem o bezpečnější silnice. Leč, výsledek je téměř nulový a statistika neú-

prosná, dopravních nehod a mrtvých na našich silnicích neubývá.

Bezpečnost silničního provozu je problémem celosvětovým. Zabývá se jím mnoho expertů a ti mnohdy odhalí skutečně zajímavá řešení.

Loni jsem na stránkách deního tisku narazil na termín "nahé ulice". Že jste tenhle výraz ještě neslyšeli? Nic si z toho nedělejte, u nás ho asi ještě dlouho neuslyšíte. "Nahé ulice" neznamenají nic více než ulice bez dopravních značek. Zajímavé, že! "Vynálezcem" tohoto nápadu je holandský inženýr Hans Monderman. Bezpochyby je to člověk, který zná psychologii řidičů. Donedávna se totiž všichni dopravní experti snažili řešit dopravní situaci tak, aby určité ulice (i silnice) byly v nejzatíženějším směru lehce průjezdné. To řešili množstvím dopravních značek a světelných semaforů. Nicméně se ukázalo, že stále se zvyšujícím provozem řidiči více riskují, a to právě díky dopravnímu značení. Dnes a denně vidíme, kolik řidičů se snaží "dohnat zelenou" a jedou nakonec na červenou a kolik řidičů na značce "Dej přednost v jízdě" si myslí, že to ještě stihnou. Ing. Monderman si uvědomil, že řidič, který není nucen sledovat dopravní značky a řídit se jimi, se více kontroluje a akceptuje základní pravidla - v našich zemích téměř zapomenuté základní pravidlo pravé ruky.



Již před pěti lety Holanďané začali tento nápad realizovat a asi prvním bylo městečko Drachten. Statistika na tamním náměstí je neuvěřitelná - v průměru se ze čtyřiceti nehod ročně bez značek stanou jenom dvě, aniž by se zpomalil průjezd. Bez zajímavosti není, že tento nápad začínají uplatňovat v Dánsku, Belgii, Anglii a proniká i do Německa a Polska.

Jenom pro zajímavost jsem si nějakou dobu strávenou za volantem počítal dopravní značky (ve městě). Pokud do těchto počtů zahrnu veškeré dopravní značení (klasické značky, semaforey a vodorovná značení) došel jsem k závratnému číslu - 1 značka na méně než 10 metrů ulice. Průzkumem se zjistilo, že řidiči v takovéto značkovém zalesnění ignorují až 70% značek! Není se čemu divit, ale odpůrci "nahých ulic" tvrdí, že je řidičům odírána základní informace. Zajímavý nesmysl, vždyť základní informace má každý v Pravidlech silničního provozu.

Na závěr přeci jenom jedna dobrá zpráva - Praha již také uvažuje o snížení dopravních značek.

Přeji šťastné přežití mnoha kilometrů za volantem a pokud se dostanete na křižovatku ze snímku, zachovejte chladnou hlavu - po několikátém pokusu o projetí se stejně dostanete někam jinam.

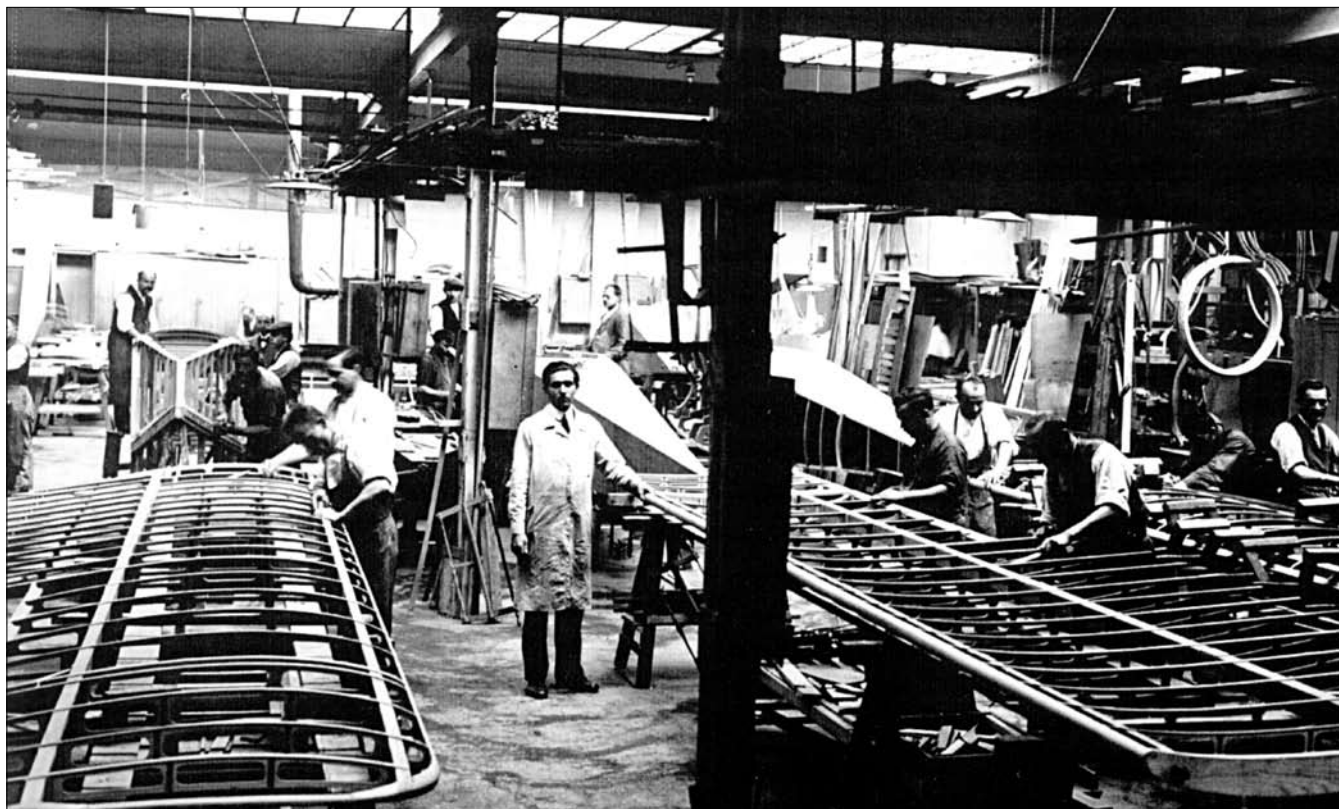
- JK -

Na obálce je ilustrační foto k článku "Jaro 1929" v Historické rubrice z archivu Štěpána Zapadla.



## Jaro 1919

V dílnách firmy Röhrs byli zaměstnáni nejdříve jen tři dělníci, potom se v tomto období jejich počet postupně zvýšil až asi na dvanáct a pak dále vzrůstal. Kromě oprav letadel Brandenburg C.I (U) (lidově zvaných "Brandáky" se záhy přidaly i opravy strojů Spad S.VII, Breguet Br. XIV a dalších. Jak to v dílně vypadalo, je patrné z dobové fotografie, pořízené ovšem později, kdy už se pracovalo hlavně na vlastní výrobě letounů.



Z archivu ing. P. Kučery

## Jaro 1929

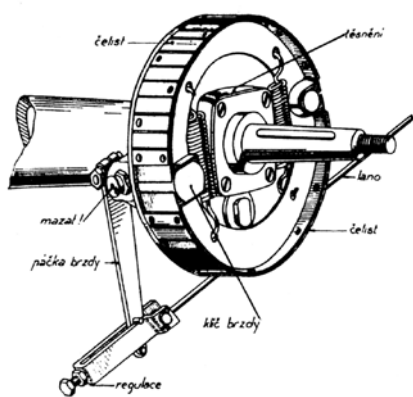
7. května 1929 vyjela z dílen továrny Aero první opravdová aerovka. Co tomuto aktu předcházelo, je známo z literatury. Připomeňme si období předcházejících několika měsíců, věnovaných souběžně probíhajícím konstrukčním pracím a zajištění postupně upravovaných zkušebních vozů, vyvíjených z malého automobilu Enka ing. B. Novotného, několika vzpomínkami Antonína Nahodila. Ten byl vedením firmy Aero angažován jako zkušební jezdec a zajištěč. Dejme mu slovo:

*"Můj příchod do Aerovky byl přímo slavnostní, též já jsem udělal dobrý dojem v novém koženém leteckém kabátě. Byl jsem uveden k panu doktorovi Kabešovi, majiteli závodu, k pohovoru. Ten svolal pracovníky prototypu k prvnímu výrobku, k malé jednoválcové aerovce, která stála na dvoře před vraty budovy, obklopena svými tvůrci. Byli tu*

šéfkonstruktér Ing. Břetislav Novotný, šéf dílen Ing. Josef Bašek, p. Rudolf Liška - zásobovač, ředitel Šorel, vrch. dílovedoucí Blahož, mistr Karásek a další. Uprostřed zástupu stál malý automobil krásného vzhledu, v plném lesku červené barvy, tvaru podobného závodnímu automobilu Bugatti. Již na první pohled se mně aerovčička zalíbila. Poněkud horší dojem byl při spuštění motoru, dunivé exploze jednotlivých výfuků a při vyšších otáčkách, když garážmistr Mošovský akceleroval, byly silné vibrace. Při nich se celý vozík trásl až natolik, že některé povrchové dílce se stávaly jakoby průhledné. Ing. Novotný prohlásil, že se vše během vývoje při zajíždění zlepší. Sdělil potom pan doktor Kabeš, že tento krásný vozík je kupodivu jankovitý a málokdy se stane, aby se z delší trati vlastní silou vracel domů. Proto byla v továrně pohotovostní parta s nákladákem, který přivázel prototyp domů na valníku. "Bude Vaším úkolem, abyste tyto neduhy vypiplali a naučili pořádně chodit".

Že těch menších i větších neduhů k vyléčení bylo nemálo, svědčí několik příkladů z bohatých zkušeností pana Nahodila:

"Úzkostlivě jsem dbal toho, že ze všech jízd jsem se vždy vracel do závodu vlastní silou. Vyskytovaly se ovšem mnohé drobné i hrubší vady, jež jsem vždy nějak překonal. ... Při jedné zkušební jízdě praskly oba přední blaníky v okrajovém lemování. Dojel jsem s tím, že jsem provedl vyztužení okrajů provizorní, přidrátkovanými větvičkami. Když po jízdě uviděl ten stav pan doktor, řekl: "Je vidět, že si náš Toník umí pomoci za všech okolností, jako Robinson Crusoe." Zlepšení bylo dosaženo tím, že do okrajových hran byly zapertlovány ocelové struny. Při jedné jízdě s kopce jsem spatřil, že před vozem jede samo o sobě jedno kolo. Došlo k tomu tak, že se samostatně vyšroubovala jediná matice, jež drží kolo k náboji osy. Do serie se předešlo této možnosti tím, že se po utažení matice pojišťovala nástrčkou. V jiném případě náhle počalo pode mnou za jízdy hořet sedadlo. Příčinou byl zkrat akumulátoru k ocelové pružině čalounické drátěnky. Opraveno vložением pevného dna sedadla. Též praskaly dráty v kolech, které byly podle získaných zkušeností příslušně zesíleny. Poněkud tragicko-komickým dojmem působí případ vážného defektu, který mě potkal při jednom návratu z provedené jízdy. Bez předchozích příznaků, náhle se vylomilo a upadlo levé zadní kolo i s brzdovým bubnem a pneumatikou. K této havarii došlo za večerního šera na státní silnici v lesíku u Sadské.



Zadní buben  
(Z archivu ACC Praha)

Příčinou tohoto defektu byl ostrý zápich na hnacím zadním hřídeli v místě zakotvení kuřličkového ložiska, kde nastal únavový zlom. Co si počít, když odvoz odtažením na laně nebyl možný? Také jsem chtěl dodržet zvolenou zásadu, abych nemusel být odvezen na valníku. Realizoval jsem v té chvíli zoufalý nápad: pilkou na železo jsem uřízl vhodnou rozvidlenou větev z akátu, již jsem po zvednutí vozu upevnil k vyčnívajícímu listovému peru, takže po spuštění heveru zůstal vozík stát na třech kolech a na větvi, opřené o zem. Jelikož zadní náprava neměla diferenciál, byla surná síla k jízdě přenášena jen pravým zadním kolem. Dokonce jsem byl překvapen snadností, s jakou takto spravený pohon fungoval,

kreslíc na vozovce čáru jízdy. Dojel jsem tak až do vrátnice Aerovky, aniž by délky větve příliš ubylo. Udivil se poněkud vrátný Tamchyna, když říkal: "Tak se mi zdá, že Vám vzadu něco hoří!" Defekt si vyžádal zhotovení nového hřídele a odstavení vozu na jeden den."

Připravil Karel Jičínský

## Před 75 lety

Začal vycházet časopis Aero Car Clubu "Aerovkář" jako čtrnáctideník.

(Archiv ACC Praha)



13<sup>me</sup>  
RALLYE AUTOMOBILE  
MONTE-CARLO

ORGANISÉ PAR  
L'INTERNATIONAL SPORTING CLUB  
L'AUTOMOBILE-CLUB DE MONACO

SOUS LE HAUT PATRONAGE DE  
S. A. S. LE PRINCE LOUIS II

AVEC LE CONCOURS DES AUTOMOBILE-CLUBS D'EUROPE  
AFFILIÉS A L'A. I. A. C. R.  
ET DES JOURNAUX L'AUTO ET LE JOURNAL

RÈGLEMENT  
JANVIER 1934



Bohumil Turek se spolujezdcem Antonínem Nahodilem startovali s vozem A 1000 na XIII. Ročníku Rallye Monte Carlo a absolvovali nejdělnější, nejtěžší a nejlépe bodovanou trasu z Atén, aby se nakonec umístili v I. skupině do 1500 ccm na třetím místě, vyhráli třídu do 1100 ccm a v celkovém pořadí obsadili 9. místo. Posádku Formánek-Vidra-Stokuč - také na "litru" - postihla několik kilometrů před cílem porucha a soutěž nedokončili.

(3x foto - archiv K. Jičínský)



ROČNÍK I. V PRAZE, DNE 5. ÚNORA 1934.

**Aerovkář**  
1.  
ČASOPIS  
AERO CAR CLUBU.

Vychází 5 a 20. každého měsíce. — Redakce a administrace Praha II., Na Poříčí č. 25. — Telefon 301-40. — Účet spoř. čís. 200.506. — Řídí redakčním kruhem a za redakci odpovídá St. Kalužek.

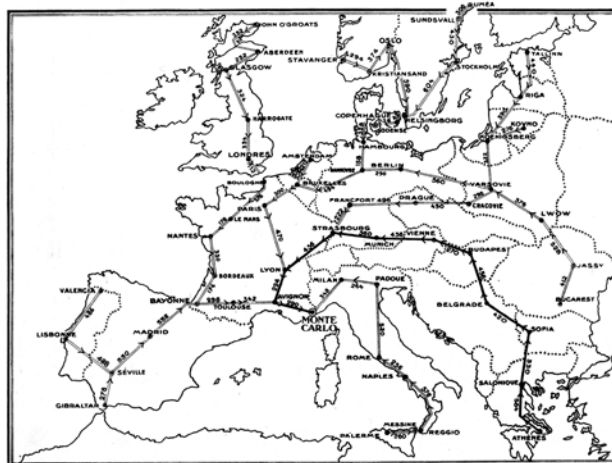
**Obsah:**

- Aerovkáři, kdo je Vlaste mladí
- Růžka Marie Corin
- Za chvilku J. Navrátek
- Vítězná schůze
- Společenské večery
- Aero ve sportovní sezóně 1933
- Velký den Aerovkářů v klubu 1934
- 10% sleva na polibání automobilů pro Den Aero Car Clubu
- Klubovní zprávy



Nástup účastníků I. sjezdu Aerovkářů k slavnostnímu vítání v lóž. pojez. v Bohdaně.

Roční předplatné pro člena Kč 20.—, jednotlivě Kč 1.—. — Nakladatel a vydavatel Aero Car Club Praha. — Tiskne a expeduje V. Horák a spol., Praha II., Soukenická ulice č. 15. — Novinová sazba povolena řed. poř. a řed. v Praze číslo 32.350/VII. 1934 ze dne 1. II. 1934.



Brzy poté se odehrála unikátní expedice šesti žen do Afriky. Pod názvem "Modrý Team Aero" vyjely tři dámské posádky na vozech A 1000, doprovázené dvěma muži v dalším "litru", na pouť po severní Africe. Výprava se vrátila do Prahy právě v době konání Autosalonu a II. sjezdu Aero Car Clubu. Dvacetidenní putování bylo již vícekrát popsáno, takže této výjimečné události věnujeme jen tuto krátkou vzpomínku.



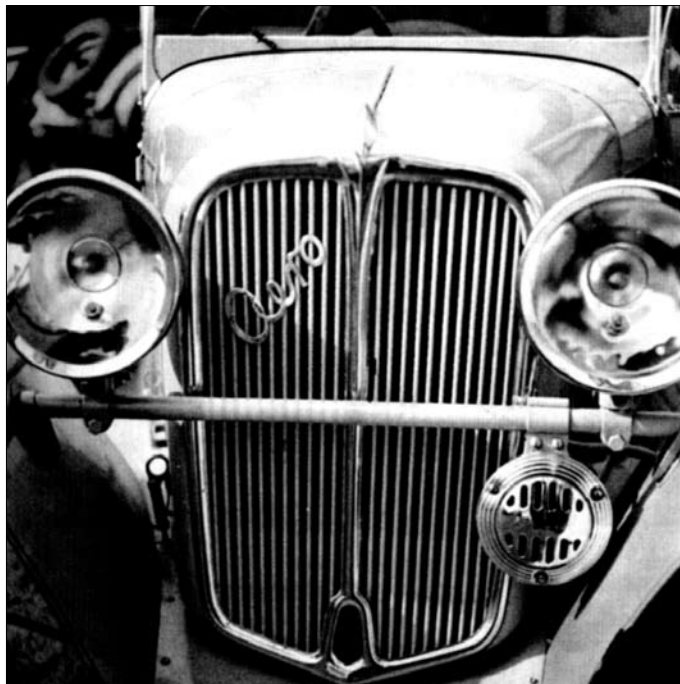
„MTA“ – zprava: E. Kavalierová, Z. Veselá, H. Martenová, E. Slavíková, E. Elstnerová, V. Vlčková, F. A. Elstner, ing. V. Kavalier Archiv ACC Praha

(Archiv K. Jičínský)

Další velkou cestu absolvoval jeden z vozů "MTA" (SPZ 19.075). Po repasi a úpravách v něm vyrazili cestovatelé ing. B. Holas a R. Navara v květnu do Afghánistánu. Co za 100 dní na trase 19.600 kilometrů dlouhé zažili, si můžete přečíst v knize "Inšallah" (pokud ji ve své knihovně máte). A že to mnohdy nebyla žádná legrace, připomeneme alespoň jednou fotografií.



(Archiv K. Jičínský)



Ve snaze zachovat výrobu malého vozu podle koncepce ing. Břetislava Novotného dostala "šestsetdváašedesátka" novou masku chladiče a další úpravy.

Připravil Karel Jičínský

(Archiv ACC Praha)

TOVARNA NA PŘESNOU MECHANIKU

**„PREMA“**

Ing. ROUDNICKÝ, JANÁČ a spol.  
PRAHA-VRŠOVICE, čp. 939, TELEFON 582-63

LETECKÉ PALUBNÍ PŘÍSTROJE,  
PŘÍSTROJE PRO AUTOMOBILY.

## Ze světa

# Aero

*Interessengemeinschaft  
international*

V prvním čísle letošního ročníku "Aerovkáře" jsme v této rubrice zveřejnili krátký výťah z dopisu našeho dlouholetého aero-přítele Willfesta Brückera archiváři ACC Praha. Jelikož si Willfest jistě zaslouží za svou činnost při propagaci automobilů značky Aero i shromažďování archivních materiálů vysoké ocenění, věnujeme mu - a dalším perspektivám německých aerovkářů - v tomto čísle místo jak pro jeho dopis, tak i následné informace z pera nového reprezentanta spolku AERO IG int.:

Milí Aerovkáři,

ve svém dopisu z prosince 2008 jsem napsal "jednou to musí skončit", to se však vztahovalo jenom na moji třicetiletou činnost v Aero-IG.

Během hledání nového "náčelníka" se nabídl Michael Strauch, že převezme věci naší IG do svých rukou. V minulých letech mne Michal v práci pro naši IG podporoval, myslím tím při workshopech, výstavách, sestavování slavnostní publikace k 25. jubileu a pod. Zvláštní uznání zaslouží pro zřízení a udržování naší homepage.

Vzhledem k tomu, že práce v naší IG stále přibývá, nabídl se Dietmar Pauw, že převezme správu IG a povede osobní a vozidlový registr. Uwe Birnbaum Michaelovi pomůže s tiskem a pokud bude někdy neschopný, zastoupí ho. Uwe povede dále jako autorizovaný komisař FIVA pasovou problematiku vozidel. Monika a Kurt Maierovi prohlásili, že převezmou zasílání klubového časopisu Aerovkář.

Ochota Dietmara, Uweho, Moniky a Kurta poskytnout pomoc mne zvláště potěšila a mnohokrát jim děkuji.

Velkým ulehčením mi v posledních letech byla správa pokladny naší vedoucí kasy Theresií Hepnerovou. Za to ti Terezo mockrát děkuji. I v této práci by se velmi ulehčilo, kdyby se ještě více členů rozhodlo pro zplnomocnění pro vyrovnání pohledávek pomocí Lastschrift (?). Tím by odpadly četné upomínky.

V mé vánoční poště se vyskytla chyba v našem bankovním spojení. Správně zní:

Theresia Hepner, Aero Interessentengemeinschaft International  
Bank: Volksbank Bad Mergentheim  
Konto: 13 71 40 07  
Bankleitzahl: 623 910 10  
IBAN Nr.: DE 54 623 910 10 00 13 71 40 07  
Swift-Bic-Code: GENODES11VBM

Aero archiv povedu i nadále.

Vzhledem k ochotě řady členů v IG spolupracovat nespátřuji v další existenci naší Aero-IG žádné potíže.

Ulrich Scheffler mi sdělil, že přípravy na evropské setkání běží na plné obrátky a že by se těšil na hojnou účast od vás. Ulrich se bude vbrzku stěhovat a jeho nová adresa není ještě známa. Prosí účastníky, kteří se přihlásí pozdě, podívat se na naši homepage, kde bude nová adresa uvedena.

V dnešní poště jsem obdržel jubilejní list od AvD k 30-letí naší Aero-Interessentengemeinschaft International s citátem: Nové je vždy vzrušující. Ale v okamžicích, jako je tento, je důležité učinit krok zpět, přehlédnout vykonanou práci a posuzovat. Jestliže jsme s ní spokojeni, můžeme říci: tak dál! Johan Wolfgang von Goethe (1749-1832)

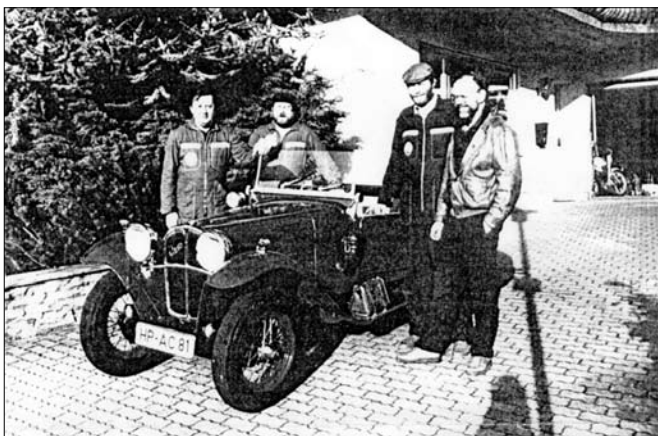
Tyto myšlenky se hodí na změnu náčelníka v naší Aero-IG. Těším se na viděnou s vámi na některém z workshopů, ale nejpozději během 28. Europatreffen ve Werningerode.

Váš starý náčelník Willfest Brücker

---

Poznámka starého archiváře ACC Praha:

Tak jsem si při přípravě této rubriky trochu zavzpomínal na řadu setkání s přítelem Willfestem a jedno z nich se odehrálo u něj doma v Rimbachu. Stalo se tak ještě pár let před Listopadem 1989 při okružní jízdě po několika západních zemích, kam jsme se jako trojice aerovkářů vypravili navštívit řadu aero-přátel. Dvěma fotografiemi si tuto návštěvu připomínám - na první z nich zleva Vlasta Drchota, Karel Jičínský, Jaromír Nezval a Willfest, na druhé momentka ze seřizování chodu Willfestova "litra" - v typických pracovních pozicích aerovkáře Jaromír a Willfest, stojící radilové Vlasta a Karel.



---

Dopis Michaela Straucha:

Milí členové Aero-IG a přátelé.

Dopis Willfesta Brückera jste jistě již četli. Jeho rozhodnutí nás



jistě nepřekvapilo. Již v oběžníku v prosinci 2008 nás W. vyzýval, abychom přemýšleli o dalším vedení Aero-IG. V naší slavnostní publikaci k 25. Výročí Aero-IG (2004) jsme již v článku "Quo vadis Aero-IG" navrhli strukturu teamu spolupracovníků. V průběhu doby se team zaplnil členy Aero-IG a začal pracovat, aby uvolnil Willfesta.

Mne zvláště potěšilo, že se našli dva "mladí" členové, kteří jsou v Aero-IG jeden, resp. dva roky, a kteří se uvolnili pracovat v teamu spolupracovníků. Takže Dietmar Pauw přebírá problémy členů, registr vozidel a servis foto a CD. Uwe Birnbaum mne podporuje při práci s tiskem, je mým zástupcem a jako autorizovaný komisař vydává pasy FIVA. Tyto pasy jsou nezbytné při účasti na mezinárodních podnicích, zvláště na rallye. Uwe tak pokračuje v této činnosti, kterou dosud zajišťoval Willfest. Pro úkoly pověřenců workshopů se hledají ještě dva spolubojovníci. V současné době to zajišťuje komisionálně Dietmar Pauw a já. Pokud jde o internacionálnost, přál bych si, aby se časem rovněž odrazila obsazení našeho teamu.

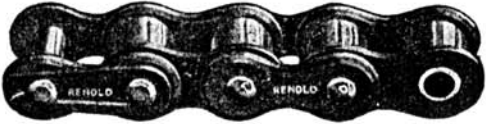
Nezávisle na podpoře, které se Willfest těšil v posledních letech, je pochopitelné, že po 30 letech vedení a zodpovědnosti jako náčelník Aero-IG by Willfest chtěl být "jenom" obyčejným členem. U zapsané společnosti je to jednodušší - na valné hromadě složit funkci, navrhnout a dát zvolit následovníka. Ale u IG (Interessengemeinschaft), kterou Willfest za 30 let rozšířil, vedl a formoval, není odchod jednoduchý. Protože se však tento přechod na pracovní team během posledních 5 let osvědčil, může Willfest předat žezlo bez obav. Já jsem prohlásil, že do tohoto teamu vstoupím, a budu Aero-IG zastupovat, koordinovat a organizovat.

Za vykonanou práci, zaujetí a krev, kterou za Aero-IG prolil, bych chtěl Willfestovi jménem 170 členů srdečně poděkovat a prohlásit ho za čestného člena a čestného reprezentanta. Oficiální pocta Willfesta a Gity proběhne při příležitosti 28. Evropského setkání ve Werningerode (28.-30.08.2009). Pro ty, kteří se nebudou moci zúčastnit, vydáme slavnostní publikaci k 30. jubileu, kde o tom poreferujeme. Tuto publikaci obdrží členové v prosincové poště.

Ještě krátce ke mně, pro členy, kteří mne ještě neznají: jsem členem Aero-IG již 20 let, ale na scénu jsem vystoupil poprvé na 21. Evropském setkání 2002. Srdečné přijetí, okamžitý kontakt, osobní rozhovory a mezilidské vztahy v aerovkářské rodině, to vše přeskočilo jako jiskra. Tento zvláštní duch v aerovkářském společenství je od té doby zdrojem mého zapojení do Aero-IG. Již více než 6 let obhospodařuji a pečuji o naši internetovou stránku [www.aero-ig.de](http://www.aero-ig.de) a organizoval jsem s Willfestem mezi jiným 8 dosavadních workshopů. Během tohoto aktivního období jsem si ujasnil, že další existence Aero-IG je nezbytná. Vzhledem k tomu, že po několika Willfestových výzvách se nikdo nevolil jít v jeho stopě, pokouším se tento úkol převzít. Chtěl bych proto spolu s celým teamem vésti Willfestovu Aero-IG dále, v duchu živé a zažité aerovkářské sounáležitosti. Důležitým úkolem Aero-IG je vytvořit předpoklady pro radost z ježdění s aerovkami a dlouhodobě tak zajistit jejich přežití. Stavím na spolupráci a důvěře a těším se na všemožnou podporu Aero-IG.

Zdravím vás a těším se na viděnou ve Werningerode. Váš nový reprezentant  
Michael Strauch.

**PRO VELO, MOTO A AUTO**



nejvýhodnější → **RENOLD**



**VLADIMÍR ŠTANCL, Praha II., Poříč 19**  
Telegramy VLADSTAN. Telefon 65198.

Z knihy V. Heinze a V. Klementa Z DĚJIN AUTOMOBILU z r. 1931 vám nabízíme 7. pokračování o automobilech na elektřinu.

## Z historie automoiilu

45

### ELEKTROMOBILY – ELEKTRINA V DOPRAVĚ

Jakob Lohner & CO. Rakousko 1899 (1900).



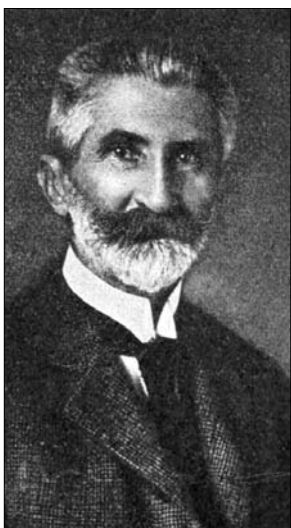
FIRMA Jakob Lohner & Co. ve Vídni byla stará proslulá továrna na kočáry. Po smrti Jakuba Lohnera se stal majitelem továrny jeho syn Ludvík, jenž ji řídil od r. 1891 do své smrti r. 1925. V tomto období továrny se zrcadlí velikolepý vývoj techniky, na němž podnikavý a pružný Ludvík Lohner bral živý podíl, který mu zajistil trvalé místo v dějinách rakouského automobilismu. Když převzal řízení firmy,

počala výroba kočárů váznouti, domácí trh byl nasycen a východní trhy byly uzavírány celní ochranou. Lohner, který studoval na vídeňské technice strojařství, se živě zajímal o automobil. Koupiv r. 1896 z Francie dva automobily Peugeot, studoval jejich konstrukci a rozhodl se sám pro stavbu automobilu. Ale nenapodobil benzinové, nýbrž počal s úředníkem své firmy inž. Ferdinandem Porsche stavět *elektromobily*. Jména Lohner a Porsche jsou spojena s vypracováním t. zv. nábojových motorů t.j. elektromotorů, umístěných v samotných kolech, které Porsche vykonstruoval v letech 1898 a 1899. Jako pramene energie užívali ovšem akumulátorů. Chtějící překonati nevýhodu jejich malého akčního radiu, počali je nabíjet na voze samém za pomoci agregátu, sestávajícího z malého benzinového motoru a dynama. Tyto pokusy je dovedly k "smíšenému systému" čili "mixte", o němž jsme již mluvili v úvodní stati a jenž vyvrcholil v kombinaci benzinového motoru s generátorem a motory v předních kolech. Za tuto konstrukci byl Porsche vyznamenán r. 1902 Poettingovou cenou, která byla udělována za vynikající konstrukce rakouské.

Tohoto typu bylo do r. 1905 postaveno a prodáno mnoho kusů. Vozy ty byly rychlé, snadno obsluhovatelné, poněvadž odpadla - tehdy ještě nedokonalá a nepohodlná - měna rychlostí, ale naproti tomu měly ovšem nevýhodu obou systémů, hlavně jejich tehdejší nespolehlivost, k čemuž přistupovala i velká váha a nákladnost. Není divu, že nemohly obstáti proti čistokrevnému benzinovému vozu.

Poměrně lépe se zaváděly "čisté" elektromobily, které nevýhodu malého akčního radiu vyvažovaly spolehlivostí, snadnou obsluhou, čistotou a hlavně tichostí, do které tehdejší benzinový vůz měl daleko.

Elektromobily kupovali rádi soukromníci jako městský vůz, nahrazující ekvipáže s koňmi, rozšířily se i ve službách hasičských, jako vozy pro dopravu



Ludvík Lohner

nemocných, poštovní atd. Ve Vídni jsou dosud některé z nich v činnosti. Ale rychle se zdokonalující benzinový vůz odnímal elektromobilům půdu, až je docela vytlačil.

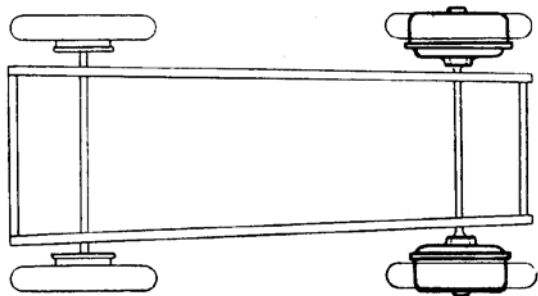


Vůz Lohner-Porsche s nábojovými motory v zadních kolech.

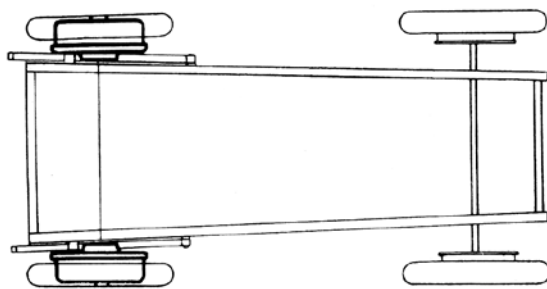
Ludvík Lohner, jenž lpěl na elektromobilu s vášní apoštola, jenž mu věnoval nadšení svých mladých let, množství času, námahy a peněz na pokusy i na zařízení továrny, nedovedl se od něho odpoutati, ani když viděl vítězný pochod benzinového motoru a když mu sám Gottlieb Daimler nabízel své patenty. Lohner konečně prodal své patenty a zanechal úplně výroby automobilů, ve které mu kdysi kynuly příznivé čáky.

Dostalo se mu ovšem do jisté míry náhrady ve výrobě karoserií,

kterých hojně vyžadoval zdárně se rozvíjející automobilism. Ale neúnavně činný duch Ludvíka Lohnera uvedl ještě jednou jeho firmu na průkopnické dráhy. Bez určitého plánu, z pouhé záliby, začal v r. 1909



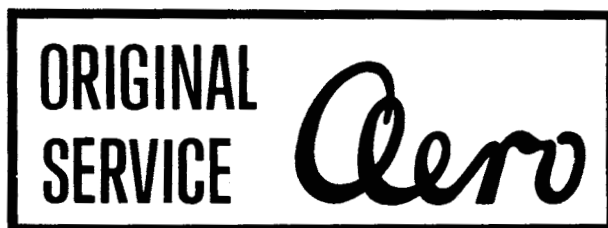
T. zv. nábojové motory v předních kolech



Nábojové motory v zadních kolech

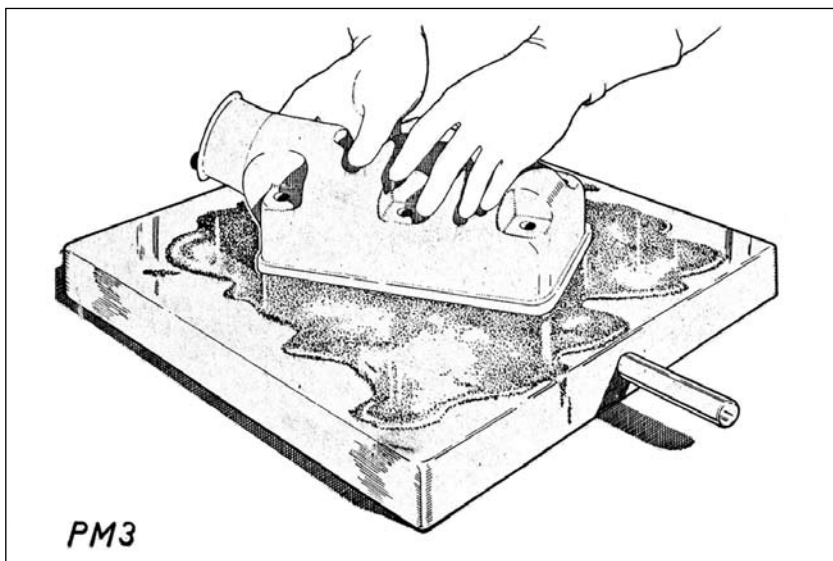
stavět klouzavá letadla, s nimiž v zimě experimentoval v zasněžených horách. A brzy poté počala vznikat v továrně opravdová motorová letadla, která měla pěkné úspěchy a byla koupena několika rakouskými sportovci. Továrna si získala tak dobrou pověst, že už r. 1911 byla pověřena dodávkami letadel pro rakousko-uherskou armádu.

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

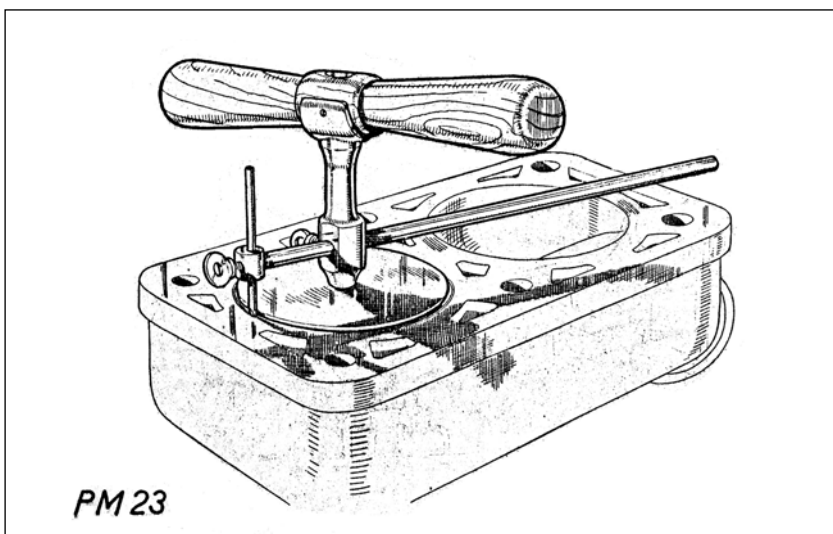


V minulém čísle jsme přetiskli poslední dostupné výkresy dílů kliky A 30. Dnes najdete v Technické rubrice pokračování o generálce motoru s dalšími výkresy, montážními pomůckami a pokračování o renovaci malé aerovky F. Kundráta.

### Generálkujeme motor (nejen) A 30 - hlava



PM 3 - Vyrovnávací deska pro zabrušování hlav válců



PM 23 - přístroj pro rýhování hlav

O problémech s ťukáním pístů o hlavu jsme si již řekli v pasáži o úhlování pístů. Aby byl přehled o generálce motoru kompletní, podívejme se také na hlavu motoru.

Nejzávažnějším poškozením hlavy bývá prasklina v deflektoru - to je místo, kam zajíždí deflektor pístu svou hranou. Prasklina bývá vlasová, velmi špatně viditelná. Vznikne většinou zamrznutím vody. Projeví se tak, že chladicí voda je znečištěná olejem a při chodu motoru můžeme vidět vystupující bubliny. Při větším úniku může dojít k destrukci motoru.

Další závadou bývají vyrezlé cestičky jednak k válcům a jednak ke svorníkům. Utěsnění těchto cestiček různými tmely je většinou nedostatečné a doporučuji odborné vyvážení, což při dnešních technologiích není problém. Bývá také vyrezlý lem hrdla hlavy, což opět lze vyvářit. To vše se týká litinových hlav.

U hlav hliníkových bývají navíc ztržené závitky pro svíčky. Tam se osvědčily pevné vložky se závitem M 14. Závady totož-

né s hlavami litinovými lze rovněž odborně vyvářit.

Každou hlavu před montáží je nutné srovnat na lapovací desce. To lze provést brusnými pastami, ale i smirkovým plátnem na rovném pevném podkladu. Poslední operací je obnovení drážek kolem vstupů pro písty. Po předchozím zabrušování hlavy bývají drážky téměř neviditelné. Je nutné si uvědomit, že po dotažení hlavy se těsnění zaboří do drážky a tím je zabráněno jeho vystřelení. Pro toho, kdo se pustí sám do sestavení motoru, by neměl být problém si takový nástroj vyrobit. Jako řezák dobře poslouží nabroušená větší jehla z jehlového ložiska.

Při montáži opravené rovné hlavy namažeme lehce styčné plochy a svorníky plastickým mazivem (je nepříjemné, když zateče voda ke svorníkům a hlava k nim přirezne). Není nutné používat různé těsnicí hmoty, protože dobře sedící hlavu musí zajistit samotné těsnění!

Motorem se zabýváme podrobně, a tak ještě připomenu další tovární montážní pomůcky, které již na stránkách Aerovkáře před mnoha lety byly.

Pro zajímavost uvádím původní výkres šroubu klikového hřídele L 11, který platil do 250. vozu. Možná, že někdo ještě má některé díly kliky pro tento šroub.

Jelikož se již více třicítkářů zajímalo o provedení původních labyrintů, postupně jejich výkresy přetiskneme. Dnes začneme prvním provedením. Drážky v labyrintech fungovaly jako přepouštěcí kanálky - nebyly v nich žádné kroužky. Při dnešních možnostech výroby kroužkových labyrintů se původní provedení zásadně nedoporučuje.

**Montážní pomůcky souvisící s motorem na následující straně:**

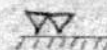
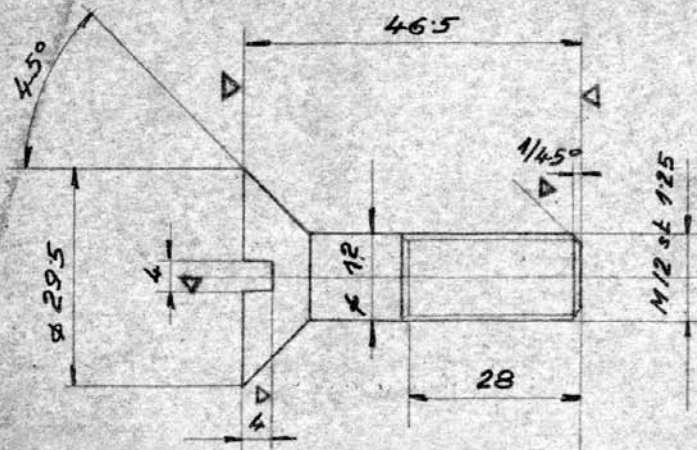
NM 7 - Natahovák setrvačníku A 30

PM 5 - Vyrážeč ložiska setrvačníku A 30

PM 12 - Stahovák setrvačníku A 30 a A 50

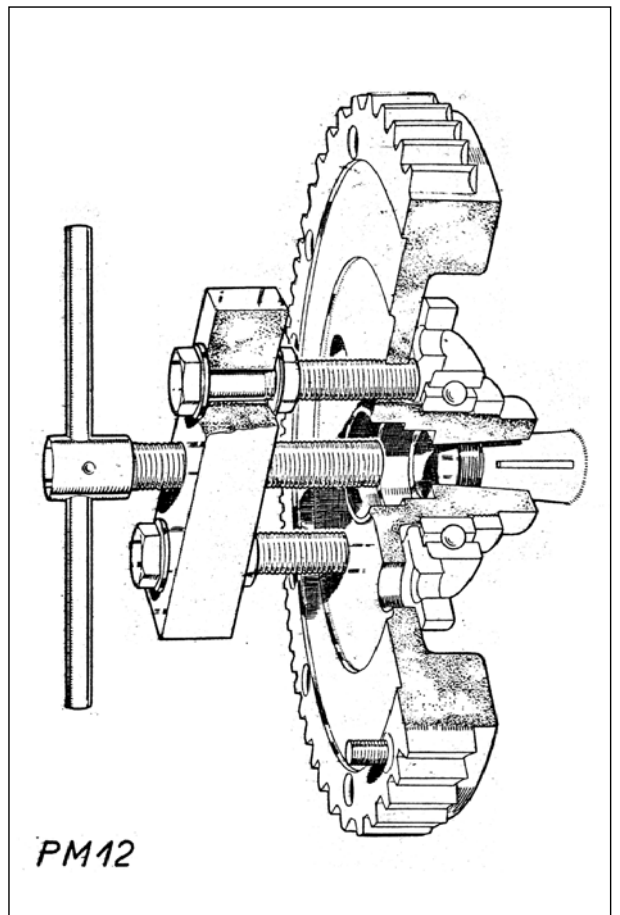
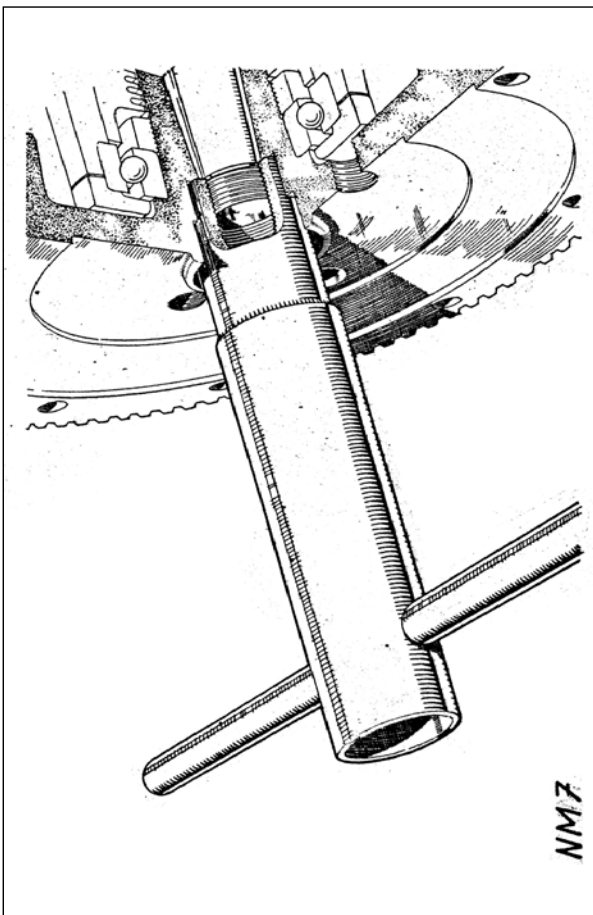
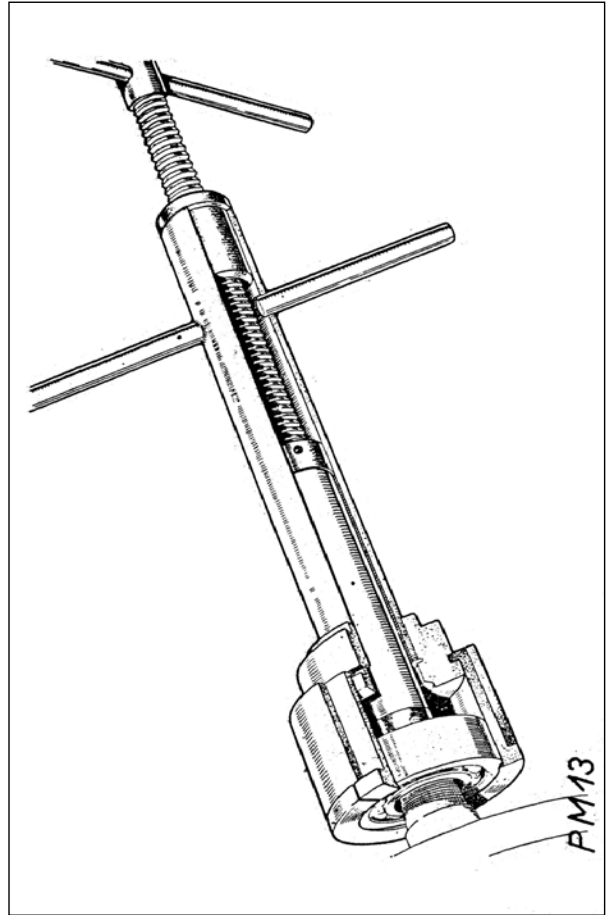
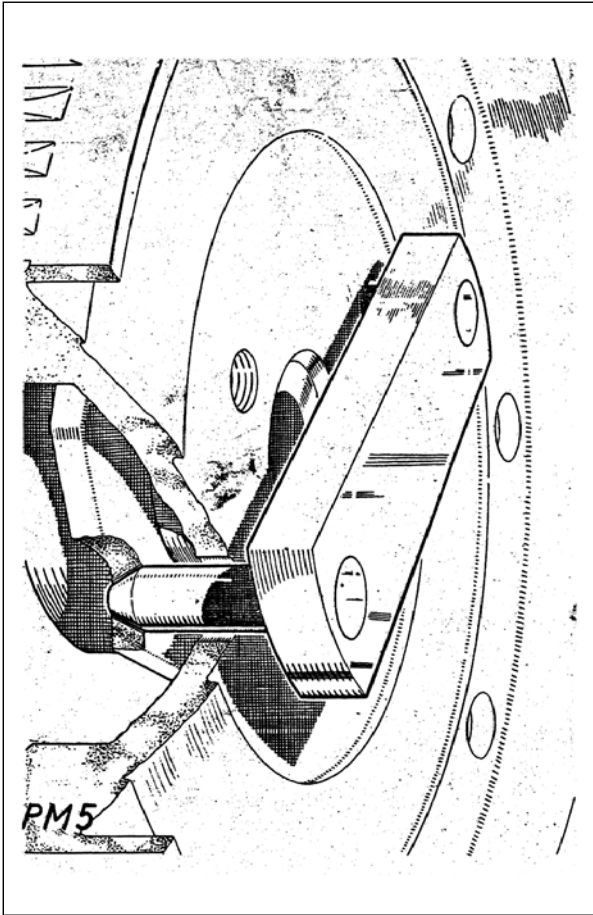
PM 13 - Stahovák ložiska klikového hřídele a labyrintů A 30 a A 50

- JK -



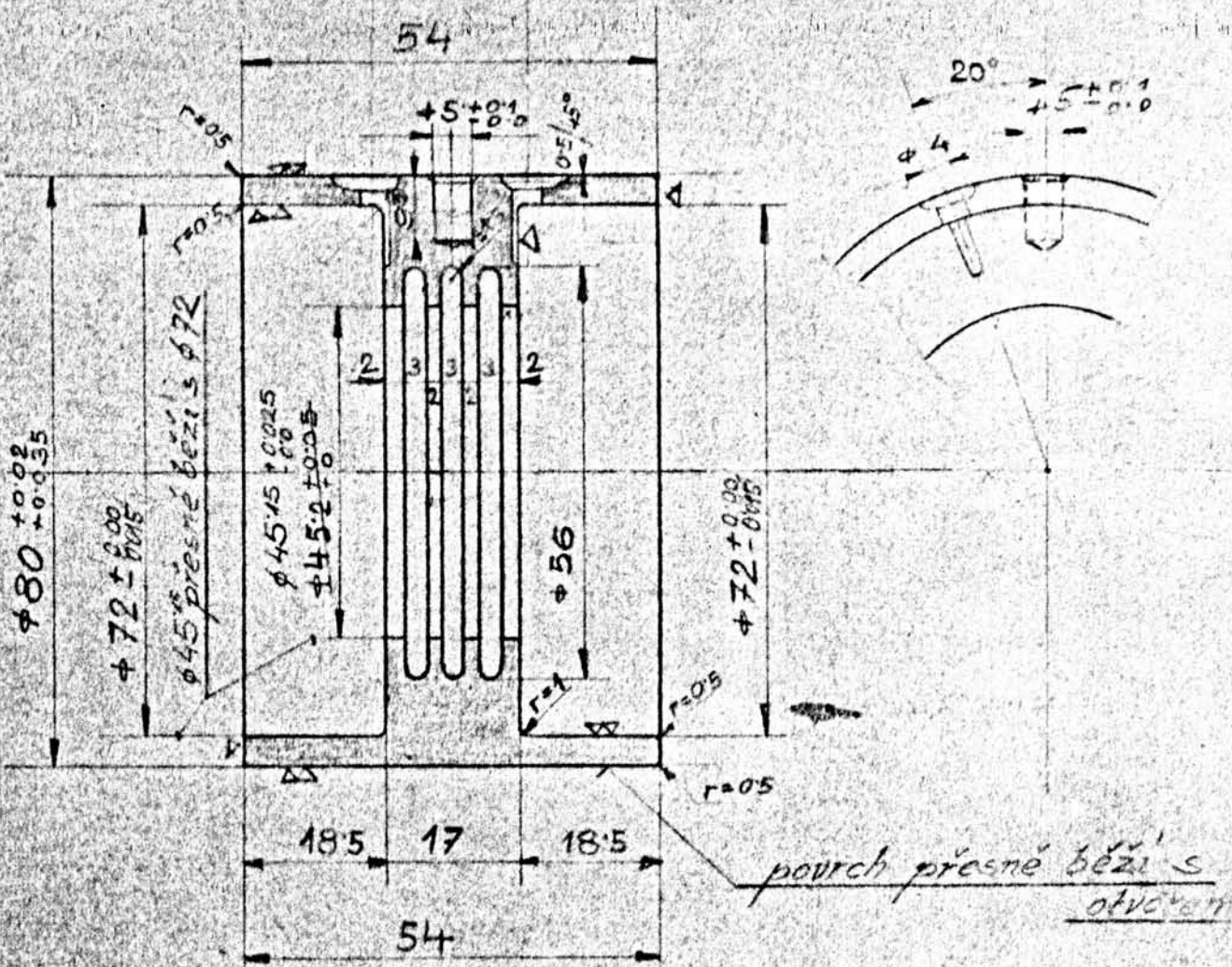
Platí pro 250. vozů

povrch hladký, neobroběný hrubý, obroběný hladký, obroběný nejhladší, obroběný	šroub klik. hřídele		CNS h. zlep.					
	označení	předmět	kusů	materiál	rozměry	váha	č. mod.	poznámka
	skupina: Motor		čís. sestavení:					
	kreslil:	datum:	nahrazení výkres:					
	kontroloval:	5.9.33	nahrazení výkresem:					
	vyzkoušeno pod č.							
	platné od	vozu						
	platné do	vozu	měřítko:	1:1				
<b>AERO</b> <b>TOVÁRNA LETADEL DR. KABEŠ PRAHA</b> <b>Ac - L 11</b>								



Platí od 26. srpna, včetně

17,5 x 19 x 17,5



2./8.34	φ80 ± 0,015 na φ80 ± 0,035	dle sdělení	dle WK
22/8.34	φ45,3 ± 0,03 změněn na φ45,2 ± 0,05		dle sdělení
26/12.34	φ72 ± 0,03 na ± 0,01	dle požadku	1/4
6/II.35	Přidány maz. otvory φ4mm		1/4
13. IV. 37.	↑ hloubka otvoru φ5 ± 0,1 z 5 na 9		1/4
16. XII. 37.	změněn φ45,2 na 45,15, připsány rozměry N a platnost		1/4

12.40 Tolerance φ72 ± 0,01 na φ72 ± 0,005

28.4.38 repr. platí od 26. srpna včetně

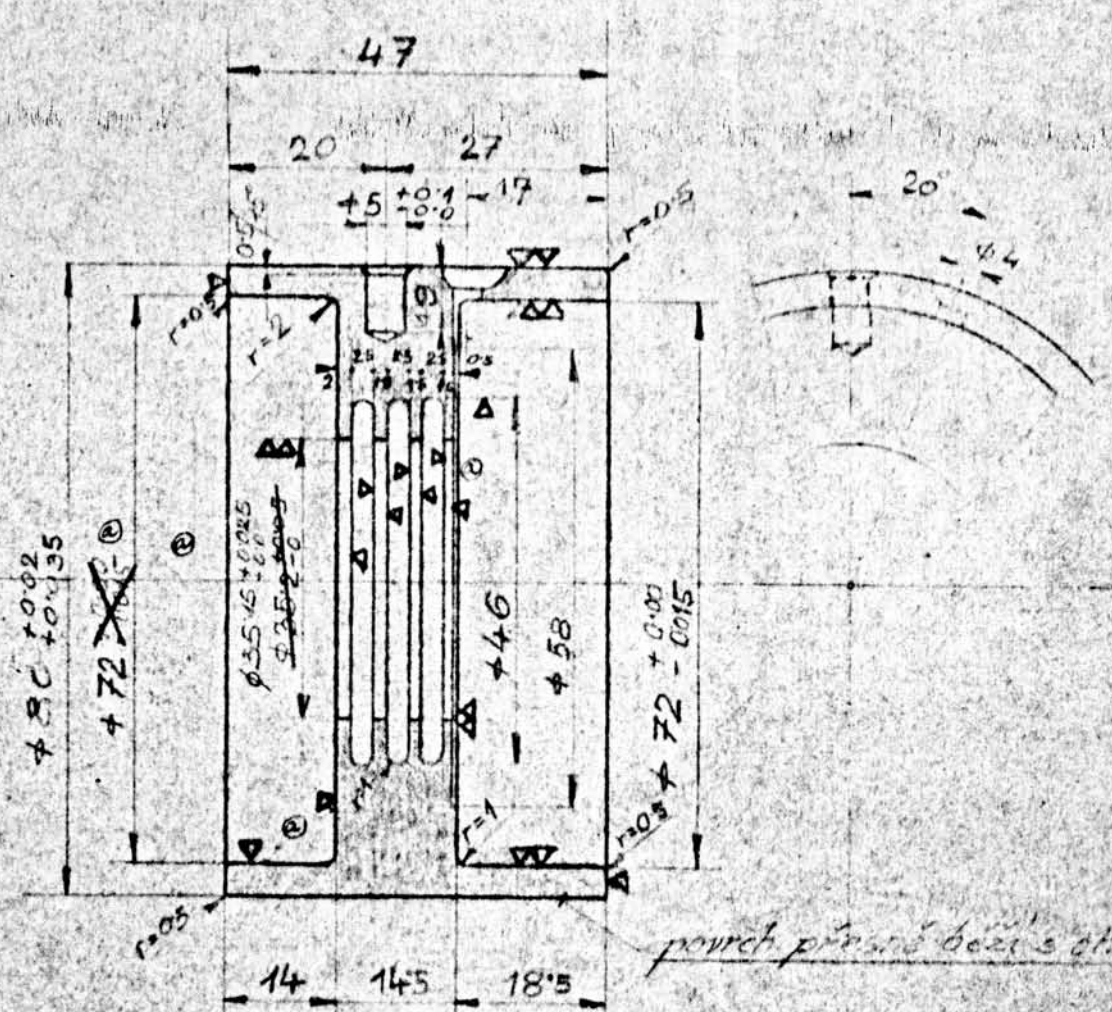
# AERO.-PRAHA

úvodní díle - sada v L 345, L 357

Název:	Pouhro střed ložisek		
Kusů:	1	Material:	C 45
Kreslil:	M	Datum:	6.9.33
Kontrol:		Čís. modelu:	L 12

Tento výkres napsán na dia pákou 20  
 dne 28. XII. 1937. 214 107. 1. 1. 1938  
 m. 20. 11. 1937. 214 107. 1. 1. 1938  
 a. 20. 11. 1937. 214 107. 1. 1. 1938  
 AERO. továrna letadel,  
 PRAHA

Plata od 26. serie, katna



počet přesné běží s otvorem

2. 8. 34.  $\phi 80 \pm 0.015$  na  $\phi 80 \pm 0.02$

22/8 34  $\phi 35.3 \pm 0.03$  na  $\phi 35.2 \pm 0.05$  dlaďárení  
 $\pm 72 \pm 0.01$  na  $\pm 0.01$  dlaď. Pevně

27/11 34

6/II 35 Přidan mazotvor  $\phi 4 \frac{1}{2}$

12. VIII. 36. kote 5 na 7

10. X. 36 přikveten otvor s obokovým

13. IV. 37. 1 hloubka otvoru  $\phi 5.2 \pm 0.03$

16. XII. 37. změna  $\phi 35$  na  $35.16$  a připsání poznám.

21. 4. 38. naps. platí od 26. série

1. 2. 40 Tolerance  $\phi 72 \pm 0.01$  přepř.  
na na  $\phi 72 + 0.00$   
-0.015 Hrdý

(\*) - Na přední straně:  $\phi 12.500$   
a  $\phi 12.500$  v  $\phi 12.500$   
a  $\phi 12.500$  v  $\phi 12.500$  na poznamka  
 $\phi 35, 15$  přesně  $\phi 35$  a  $\phi 15$  zadržena otvorem  
19. V. 51 - Mch (Janiček)

AK  
JK  
JK  
JK  
JK  
JK  
JK



18. V. 1951

AERO-PRAHA

PROJEKČNÍ ÚSTAV A VL. 345 L357

Průběh Přední pouzdra ložisk

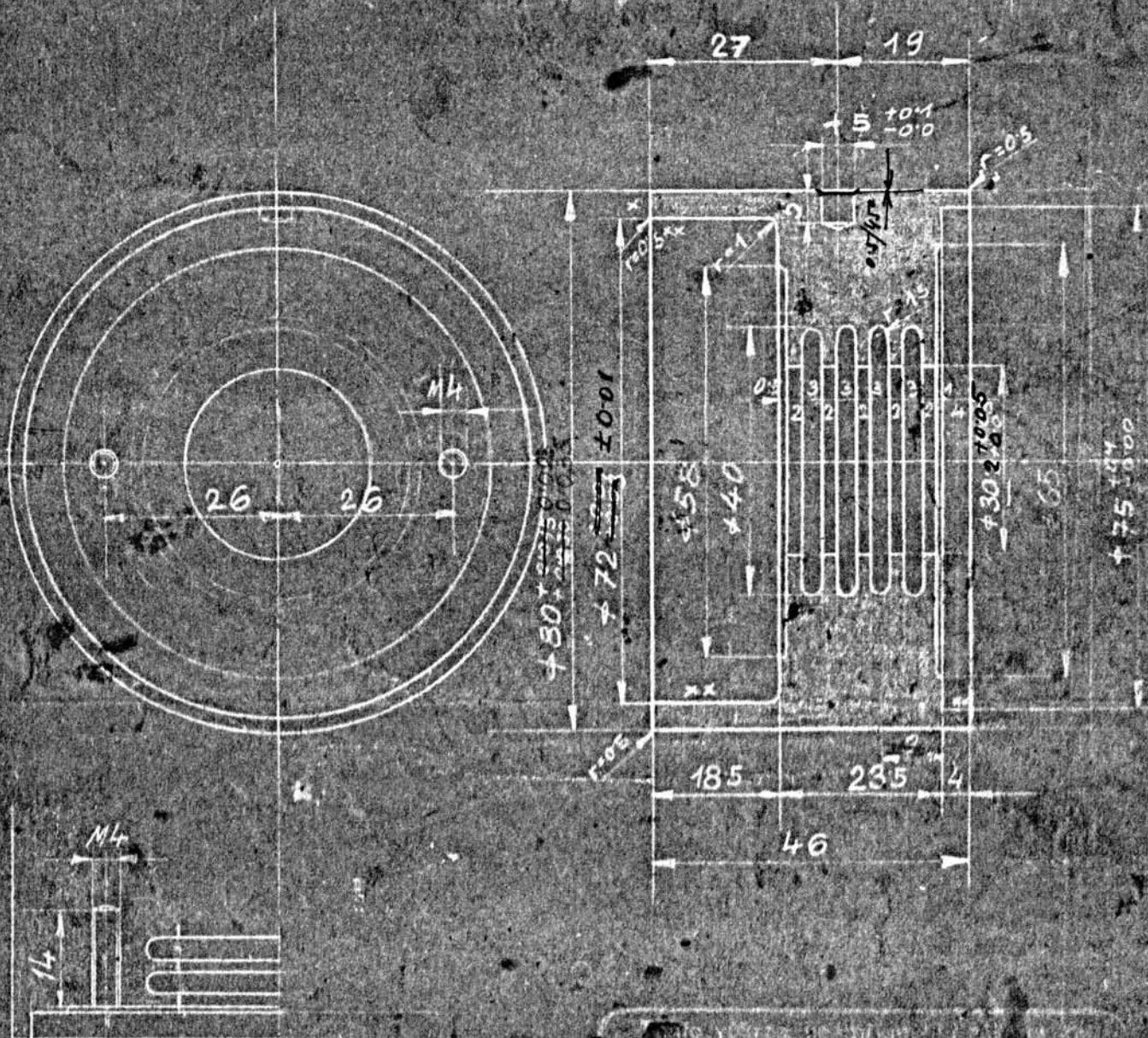
1. číslo 1

19. 11. 4 Datum: 29. 33

19. 11. 4 Datum: 29. 33

AC-L14





Z M Ě N A		Provedl
2.8.34	$\phi 80 \pm \begin{matrix} 0.015 \\ 0.010 \end{matrix}$ změněn na $\phi 80 \pm \begin{matrix} 0.02 \\ 0.035 \end{matrix}$	dle rozkazu
22.8.34	$\phi 30.3 \pm \begin{matrix} 0.02 \\ 0.03 \end{matrix}$ - " - na $\phi 30.2 \pm \begin{matrix} 0.05 \\ 0.05 \end{matrix}$	

Plati do 250. vozů! nahrazené L170

Tento modrák nikomu nevydávat není original!

AERO-PRŮMĚL	
AERO-PRŮMĚL	
Název	Zadní pouzdro ložiska
Kč. 1	C 00
Číslo	2.8.33
Podpis	L 16

nigral L 16 předurčen na L 170

Typ: AERO 30		Skupina: DOPLŇKY A OPRAVY				List: 5
Ozn. posice č.výk.	Pojmenování	Náčrtek	Ks. pro vůz	Druh a rozměr materiálu	Rok výroby, čís. vozu, série	Poznámka
L 68	výfuková komora rozteč děr k motoru 213 mm	Výkres datován 18.1.1934. 19.1.34 Platí do 300. vozu.			Změny uvedené na výkrese. - Na přírubě otvor M10 zvětšen na M12. Pozn. - Na přírubě jsou pouze 2 svorníky.	
L 240	výfuková komora rozteč děr k motoru 227 mm	Výkres datován 5.12.1934. 22.1.35 5.8.35 12.8.35 Platí od 801. vozu.  Platí též pro vojenské vozy pod č. vL 240. Pro výfukovou komoru L 220 není výkres - dále je popsána v tomto kusovníku na str. 9 - Skupina: MOTOR.			Změny uvedené na výkrese. - Přidána těsnicí drážka. (Na přírubě) - Příruba opravena na 3 šrouby. - Nálitek pro střed. šr. st. délky a konce přírubových otvorů rozšířeny. Pozn. - Původně byly příruba se dvěma šrouby jako L 68 - viz změna z 5.8.35.	
L 320	výfuková komora rozteč děr k motoru 185 mm	Výkres datován 26.9.1936. Není jasné, kdy se toto provedení používalo. POZOR! Výfuková komora má 6 otvorů pro přišroubování k motoru. Otvory jsou ve dvou řadách - vzdálenost řad 70 mm.			Změny na výkrese nejsou uvedeny.	
L 345	výfuková komora rozteč děr k motoru 213 mm	Výkres datován 14.12.1936. 21.4.37 12.5.37 28.5.37 3.3.38  Platnost od 6. série 1937.			Změny uvedené na výkrese. - U příruby zrušeny dolíky pro zavrtané šrouby a vyústění opatřeno většími radiusy. - 2 krajová příčná žebra zrušena. - Odstranění všech příčných žebér a úprava druhého žebra od příruby bloku. - Přikreslena 2 příčná spodní žebra. - Výfuk. příruba upravena dle příruby na bloku - r8 na r11, kota 40 na 42, kota 5 na 4.	
L 347	výfuková komora rozteč děr k motoru 227 mm	Výkres datován 23.12.1936. Platnost pouze pro			Změny na výkrese uvedeny nejsou. bloky L 1 se zvednutými kanály.	
L 408	výfuková komora rozteč děr k motoru 213 mm	Výkres datován 23.8.1940. 29.8.41  Platnost od 1. vozu 44. série.			Změny uvedené na výkrese. - Pro slévárnu: seříznutí příruby (a žebra) a seříznutí kruh. žebra.- Přání montáže.	
Další podrobnosti k jednotlivým výfukovým komorám jsou uvedeny v tomto kusovníku na str. 9 - Skupina: MOTOR. Tato část kusovníku vyšla v Aerovkání před 20 lety, v čís. 3/89.						

## Historie jedné Aerovky

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

#### Přezkoušení dynama.

Nejprve zkusíme dynamo jako motor. Kontrolujeme hlučnost ložisek, zda něco nedře, jsou-li dobře zabroušeny kartáče, nehází-li komutátor. Při zkoušení dynama jako motoru si musíme uvědomit, jakým způsobem je dynamo zapojeno. Většina dynam má jeden konec budícího vinutí připojen k odizolovanému kartáči a druhý vyveden na samostatnou svorku M (t.zv. zapojení pro minusovou regulaci neboli zapojení F), nebo je jeden konec budícího vinutí připojen ke kostře a druhý rovněž vyveden na samostatnou svorku M (t.zv. zapojení pro plusovou regulaci neboli zapojení G). Označení plusová nebo minusová regulace nemá žádný vztah k připojení kladného nebo záporného pólu akumulátoru ke kostře vozidla. Je to jen pomocné označení. Chceme-li dynamo zapojené pro minusovou regulaci zkusit jako motor, musíme vyvedený konec budícího vinutí (svorka M) nejprve spojit s kostrou dynama. Kostru dynama spojíme s jedním pólem akumulátoru a druhý pól připojíme ke svorce odizolovaných kartáčů (svorka D). Je-li dynamo správně zapojeno, musí se otáčet ve směru šipky vyražené na statoru. V opačném případě obrátíme směr otáčení vzájemným přehozením obou vývodů budícího vinutí. Na krátkodobé odpojování svorky M od kostry musí dynamo reagovat změnou otáček (většinou zvýšením) a větším odběrem proudu.

Dynamo zapojená pro plusovou regulaci zkusíme tak, že jeden pól akumulátoru připojíme ke kostře dynama a druhý pól ke svorce D, kterou spojíme se svorkou M. Při krátkodobém odpojování svorky M od D musí dynamo měnit otáčky. Některá dynam tohoto zapojení mají i druhý kartáč odizolovaný a vyvedený spolu s koncem budícího vinutí na odizolovanou svorku D. V tomto případě připojíme jeden vývod od baterie nikoli ke kostře, nýbrž k této svorce.

Po této kontrole bychom měli dát dynamo na kontrolní stůl a nechat je nejméně 10 minut pracovat s max. výkonem. Vzhledem k tomu, že toto zařízení vlastní jen specializované opravny, zamontujeme dynamo do vozu. Do obvodu budícího vinutí vřadíme posuvný odpor, kterým po roztočení dynama na jmenovité otáčky a připojení k baterii nastavíme jmenovitý proud určený z výkonu a napětí dynama. Zkusíme-li dynamo s regulátorem, není zatíženo na jmenovitý výkon. Musíme je proto nechat pracovat delší dobu.

Po přezkoušení dynama dotáhneme všechny šrouby, nasadíme kryt, prověříme axiální vůli a ještě jednou zkusíme dynamo jako motor.

KuFr

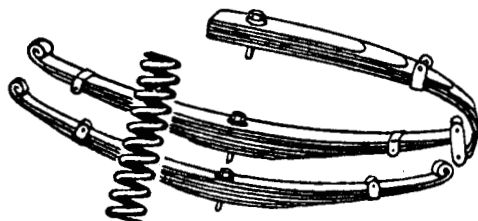
#### Weber & Reichmann, Varnsdorf, Čechy.

Továrna spirálových, vagonových a plochých per.

Telegr. Weberreich.

Telefon čís. 140.

Spec. výroba všech druhů nosných per pro osobní a nákladní automobily, přívěsné vozy, traktory; nosná a spirálová pera k motocyklům. Ventilová pera spirálová. Pera pro velopedová sedla. — Znovuzřízení starých a poškozených automobilových per.



Na požádání posloužíme bezzávadnou nabídkou! Vzorná obsluha! Levné ceny. Dlouholetá zkušenost.

#### Autochladiče autostěny proti větru

všech značek a rozměrů  
vyrábí a opravuje

#### Zeman a Vorlíček

Praha-Smíchov  
Plzeňská č. 75

Telefon 44034.

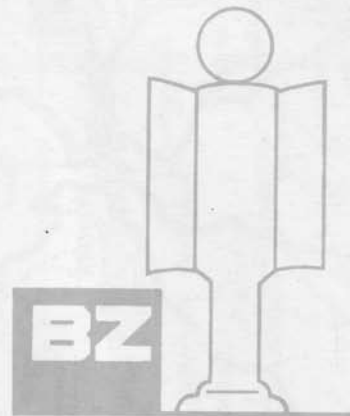
# „STŘÍBRNÁ LITROVKA“

## MOGUL



ZÁRUKOU  
ORIGINALITY

Spojuje výhody konzervy  
(neporušenost - skladnost - úspornost)  
s výhodami plechovky  
(možnost použití obsahu i po částkách)



**B**RATŘÍ  
**BZ** **ZIKMUNDOVÉ**

akciová společnost

PRAHA X., ŽIŽKOVA 22 - TELEFON ČÍSLO 20756-9

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 2, 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