



2009

# Aerovky

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

Aerovky na XXI. Pražském autosalonu 1929

č. 4



## Vážení aerovkáři,

při pročitání článku v minulém Aerovkáři o životní pouti pana doktora Kabeše mě zaujala pasáž o jeho odchodu z továrny Aero již počátkem roku 1946. I začalo mi vrtat hlavou proč? Vždyť to byl teprve necelý rok po konci války. Byly již v té době politické poměry, které jsou v článku zmíněny, skutečně tak hrozné? Pravdou je, že 24. října 1945 podepsal prezident ČSR Dr. E. Beneš dekrety o znárodnění bank, dolů a velkého

průmyslu. To však samo o sobě neznamenalo odchod majitelů z podniků, zvláště těch, kteří přímo daný podnik řídili.

Shodou okolností jsem po předání Aerovkáře do tisku dostal k překopírování Aero-NOVINY. Ty začaly vycházet v srpnu 1945 jako náhrada za Aerovkáře, ale s podtitulem "List zaměstnanců továrny AERO". Není bez zajímavosti, že po válce bylo ministerstvem informací omezeno vydávání periodického tisku a byly povoleny jen denní listy - Aero-NOVINY povolení dostaly. Začal jsem v nich hledat nějaké konkrétní informace o důvodech odchodu otce i syna Kabešových z továrny a nestačil jsem se divit. Pročítání Aero-NOVIN mi zabralo téměř celou noc. Měl jsem pocit, že čtu Rudé Právo z padesátých let a ne podnikový předúnorový tisk. Stránky se hemží schůzováním závodní rady, koutkem ruštiny a tak podobně, ale hlavně nenávisť k lidem schopným docílit něčeho pozitivního. Pro ilustraci uvádím prohlášení Koordinačního výboru továrny Aero z listopadového čísla 1945. V neúplném čísle (snad březen 1946) jsem našel dva dopisy Závodní rady Aera a jakéhosi Františka Tranty adresované Dr. Kabešovi ml. Mimochodem, pod jednotlivými články jsou podepsáni lidé nám naprosto neznámí. Dopis "Zasláno" od p. Dr. Kabeše ml., na který je reagováno, k dispozici není, jelikož nemáme všechna čísla Aero-NOVIN.

Velice nerad bych navodil dojem jakéhosi zpolitizování Aerovkáře, ale i toto je historie továrny AERO, která byla dosud opomíjena. Pro pochopení doby a poválečný vývoj situace v továrně jsou tyto materiály bezesporu zajímavé. Dnes uvádím zmíněné dva dopisy a doufám, že se postupně podaří doplnit původní chybějící tiskoviny.

- JK -

## Zaměstnanci továrny Aero!

**Podpisem dekretu o znárodnění průmyslu prezidentem republiky Dr. E. Benešem dočkali jsme se uskutečnění myšlenky, kterou první proměnil ve skutek SSSR a jsme hrdi, že jsme druhým státem, který ji provádí.**

**Zestátněním přestala existovat třída kapitalistů, která si blahobytně žila na úkor svých zaměstnanců.**

**Již nikdy nebudeme pracovat pro těchto pár jedinců, nýbrž pro členy svého národa. Je naší mravní povinností, abychom pracovali dobře a dokázali celému světu, že jsme s to sami si vésti svůj průmysl.**

**Děkujeme vládě a panu prezidentovi za uskutečnění tohoto krásného činu a slibujeme jim, že se pilnou prací na budování tohoto programu vynasnažíme, abychom si zestátnění zasloužili.**

**Koordinační výbor továrny Aero.**

Jak již bylo řečeno v dnešním úvodníku, ani poválečný vývoj v továrně AERO není bez zajímavosti. S blížícím se 65. výročím ukončení 2. světové války si přiblížíme tehdejší atmosféru výběrem článků z Aero-NOVIN. Rychlý úpadek výroby automobilů ještě před "Vítězným únorem" z obsahu článků celkem logicky vyplývá. Tzv. diktatura proletariátu (popravdě - diktatura lůzy) a naprostá orientace státu na Stalinův Sovětský svaz udělaly své.

Abychom mohli srovnávat před a poválečný "AERO-tisk", věnujeme vždy nějakou stránku Aerovkáře zajímavostem z těchto tiskovin.

- JK -

## Na rozloučenou.

Zasláno, jímž se pan Dr. Kabeš ml. s námi v minulých Aero-novinách loučí, vyvolalo v továrně zasloužený zájem, zejména jeho jistě dobře míněná rada, abychom se s hrstkou »těch ostatních« vypořádali k svému vlastnímu prospěchu.

Pane doktore, ujišťujeme Vás, že to uděláme. Jenže nevíme, koho tím vlastně míníte. Čistku jsme si přece u nás provedli už dávno. Zbývají již jen ti, jímž znárodnění není po chuti a kteří by v továrně raději viděli bývalý starý režim. Buďte ubezpečen, ti tu dlouho nezůstanou.

Radíte nám, abychom, až budeme s onou hrstkou účtovat, postupovali rychleji a bezohledněji, než jste to dovedli vy. Myslím však, že postačí, zachováme-li tu tempo vaší rychlosti a míru vaší bezohlednosti, jak se jevily kdysi, ještě před válkou, když vám šlo o hmotné a ostatní zájmy.

Ano, vůči každému, kdo to zasluhuje, vystoupíme. Ale přímo. To bude ovšem jiné než tehdy, kdy tuto práci vyřizovali za vás vaši oddaní, jimiž jste se dovedli obklopit.

I my se s Vámi, pane doktore, loučíme. A budeme na Vás dlouho vzpomínat, zejména ti z nás, kteří tak často na vlastní kůži okusili blaho vysazování, šikanování a těch ostatních vymožeností tehdejšího kapitalistického zřízení.

František Tranta.

## Zasláno.

Panu

**Dru Vladimíru Kabešovi ml.**

Na Zasláno v minulém čísle Aero-novin pokládá závodní rada továrny Aero za vhodné odpovědět:

Vaše prohlášení, že celé Vaše působení v Aerovce bylo zaměřeno k vytváření dobrého, přátelského poměru mezi vedením závodu a osazenstvem, nemůže před kritikou nás Aerováků obstát. Svou přízní jste vyznamenával jen něco málo lidí, kteří si Vás uměli získati ať už způsobem jakýmkoli. Váš přátelský postoj k celku se datuje teprve od převratových dnů a projevil se příliš nápadně, takže dovolil vzniknouti nejrůznějším domněnkám.

O tom, jak se vypořádáme s těmi, kteří tu ještě zůstali a zasluhují zvýšené pozornosti, rozhodneme již sami. Přesto Vám za Vaše upozornění srdečně děkujeme.

Na další cestu životem přejeme Vám mnoho zdarů.

**Závodní rada Aero.**

**Spolehněte na naše kamarádství.**

**Důvěřujte našim výrobkům.**

**Hoši od Odkolků.**

*Poválečný inzerát ?*

Když připomínáme letošní výročí, tak nezapomeňme, že před 75 lety vyšel úplně první Aerovkář. Tato úprava obálky však byla pouze pro číslo 1. Od dvojky již byla úprava ve stylu, jaký jsme převzali i pro náš současný časopis.



ROČNÍK I.

# Aerovkář

1.  
ČASOPIS  
AERO CAR CLUBU.

ČÍSLO 1.

A E R O V K Á Ř

STRANA 3.

## *Aerovkáři, kde je Vaše místo?*

*Na silnici, ovšem! Ale tisíce přátel jedou proti Vám a zdvihají ruce na pozdrav. Zastavte na chvíli jednoválcce, dvouválcce i litry, armáda Aerovkářů Vás potřebuje!*

*Slibili jsme a plníme slib. Čtete první číslo »Aerovkáře« — čtrnáctideníku všech československých Aerovkářů, klubovní časopis AERO CAR CLUBU.*

*Naše malá Aerovka, to je David, který porazil Goliáše. Naučila nás neznámému způsobu jízdy, za leoné peníze a po velikých cestách, zkrížovala Evropu, vítězila v závodech, projela Saharou, najezdila 30.000 km a polyká statečně Goliáše, těžké a nemotorné.*

*Tak ji postavili inženýři a továrna.*

**Aero Car Club nepatří továrně, nežije z jejich peněz a nezávisí na její vůli.**

**Aero Car Club si postavili Aerovkáři.**

*Jsme většinou mladí a chceme vpřed. Je to na nás vidět, když předjíždíme silniční konkurenci. Z velkých limusin nám kynou bezradní řidiči: Aero patří vpřed!*

*Ti řidiči velkých limusin mají svoje automobilové organizace a dostali nás do všelikých nesnází svou bezradností.*

*Půjde Aerovka i v tomto směru vpřed?*

*Rozhodněte se, náš milý Aerovkáři.*

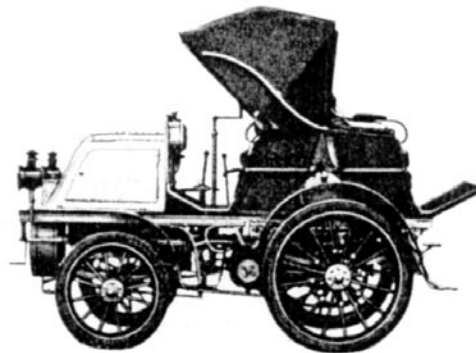
*Neměli bychom předhonit ostatní automobilisty jednotou, semknutím svých zkušeností, klubovní silou a Aerovkářskou službou?*

*Rozhodněte se! Aero Car Club přidává plynu a rozjíždí se vesele do roku 1934. Zveme i Vás ke společné jízdě!*

*Připlatíte nám něco na benzin?*

*Ne, nechceme Vaše peníze!*

*Budeme jenom chvíli počítat!*



## Co v knize o aerovkách stručně

V minulém čísle zpravodaje jsme uvedli vzpomínky leteckého modeláře a aerováka pana M. Šotta. Dnes na ně volně navazujeme prepisem jeho článku, zveřejněném v prosincovém dvojčísle 8-9 I. ročníku "listu zaměstnanců továrny Aero" AERO-NOVINY:

### Plachtaři ČNA-Aero na Rané

Plachtařský odbor Českého Národního Aeroklubu-Aero začal svoji činnost ihned po svém ustavení. Dne 17. září t.r. byl zahájen výcvik zaměstnanců naší továrny v bezmotorovém létání. Kurs se konal v rámci zemské plachtařské školy ČNA na Rané u Loun. Dvanáctičlenné družstvo bylo složeno z učňů, dělníků i úředníků. Vedoucí družstva byl jednatel plachtařského odboru Milan Kraus. Jako instruktor určen a zemskou plachtařskou školou schválen Miloslav Šott, po předcházejícím výcviku instruktorského kursu bezmotorového létání na Rané.

Po příjezdu na Ranou byl družstvu přidělen školní kluzák typu ŠK-38 imatr. značky OK-5003. Výcvik byl zahájen seznámením žáků s kluzákem, tj. jeho rozebráním a sestavením. Dalším bodem výcviku bylo tzv. "balancování", při kterém se žáci učili vyrovnávání příčné stability. Po balancování následovaly smyky a skoky, při nichž si žáci zvykali na přirychlení letounu při startu a prvé odlepení od země. Současně poznávali funkce kormidel. Po tomto seznámení s kluzákem následovaly lety, směřující ke zkoušce A. Všichni žáci, ač měli podmínky velmi nepříznivé, zkoušku bezvadně složili. Po této zkoušce ihned pokračovali a to v učení zatáček. Ty byly s počátku mírné a později až 180 stupňů s přistáním na cíl předem stanovený. Při těchto letech musel žák bezvadně ovládat řízení a současně odhadovat správnou rychlost za letu. I tento druhý stupeň výcviku, zakončený zkouškou B, absolvovali žáci družstva, který je nezbytnou přípravou pro vlastní výkonné plachtění.

Za celého výcviku nebyla ani jediná havarie nebo poškození letounu vinou žáka. Provedené opravy byly tyto: výměna opotřebované lyže, výměna dvou prasklých tlumičů lyže a oprava uvolněné výztuhy levého křídla. Opravy si provedli žáci sami.

Počet startů byl 774, včetně startů zalétávacích, které prováděl instruktor, takže každý žák provedl za výcviku průměrně 63 starty.

Nalétaná doba družstva činila 4 hodiny 43 minut. Instruktor nalétal mimo výcvik 2 hodiny 43 minut, z čehož jeden let trval 1 hodinu 40 minut. Celkový čas je tedy 7 hodin 26 minut. Při srovnání s jinými družstvy ve výcviku na Rané nalétalo družstvo Aero mnohem delší čas a větší počet startů při zkrácené době výcviku. Je to dobré vysvědčení pro plachtaře továrny Aero.

Nálada družstva a jeho chování a vystupování bylo bezvadné, což sice nesouvisí přímo s výcvikem, ale v kladném případě výcvik urychluje a zpříjemňuje. V celku možno říci, že se družstvo postaralo o propagaci dobrého jména Aero a splnilo za daných okolností více, nežli se dalo předpokládat. Plachtařský odbor bude pokračovat ve výcviku zaměstnanců a doufá, že příští kursy budou stejně úspěšné jako



Sedící vedoucí činitelé továrny Aero – zleva: ?, dílvedoucí Smetana, ing. Böttner, vedoucí školy major Crha, JUC. V.M. Kabeš, JUDr. V. Kabeš, ing. Husník, p. Dworzak, ?, ?, ?, ?, ?

prvý a že odbor vycvičí ještě mnoho dobrých letců - plachtařů. Letu zdar!

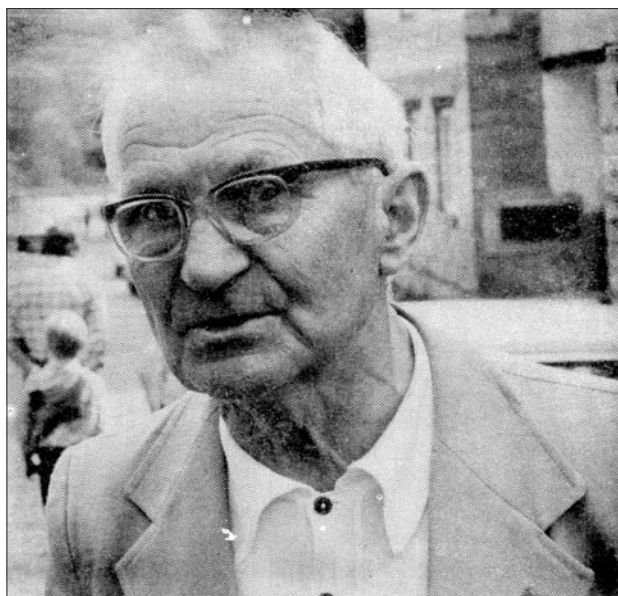
Díky p. Šottovi můžeme přidat jedinečnou fotografii slavnostního vyřazení absolventů učňovské školy Aero z roku 1945. Snímek byl pořízen před tzv. "Bílým domem".

### Kulatá výročí

Letos by bývali oslavili své sté narozeniny aerováci pp. Jan Hanuš (nar. 12.6.1909) a Jan Fexa (nar. 14.12.1909). Oba pány jistě nemusíme aerovkářům připomínat, stejně tak jako tachlovického Jana Horáka (nar. 23.2.1909). Téhož věku by se také býval dožil automobilový a motocyklový závodník Karel Dohnal (nar. 17.10.1909), který závodil mimo jiné i na aerovkách. Byl také dlouholetým předsedou poválečného Svazu závodníků-veteránů.



Jan Hanuš (v Aero Pony 1946)



Jan Fexa (v r. 1989)



Jan Horák



Karel Dohnal

## Z archivu

Cesty aerovkářského pánbička jsou nevyzpytatelné. Mnozí známi mojí manželky-genealožky vědí, že mám něco společného s aerovkami a tak mě pan Karel Bažant (genealog z Prahy-Břevnova, odkud Filomena i já pocházíme) poslal do našeho archivu zajímavý příspěvek. Jde o faksimile jedné deníkové položky ze "Staniční knihy policejního revíru 2 Praha IV-Hradčany" ze 16. listopadu 1945, která je ovšem špatně čitelná a tak vám ji raději přepisuji:

*Příjezd vozu Aero s poselstvem panu prezidentu republiky.*

*V rámci světového kongresu studentstva v Praze byla naplánována cílová jízda napříč republikou s poselstvem prezidentu republiky Edvardu Benešovi. Účelem této jízdy je projetí trasu spojující města, v nichž je vysoká škola nebo fakulta vysokého učení. Akademický sbor těchto učilišť předal jezdcům písemné projevy úcty a oddanosti, které byly doručeny na Hradě při návštěvě poradatelského sboru kongresu u prezidenta republiky.*

*Jízdu podnikl s novým vozem české výroby "Aero 750 P" JUC. Vladimír Kabeš. Příjezd na Hrad na III. nádvoří byl v 16,00 hod. V 16,10 hod. byl přijat prezidentem republiky. Účast obecnostva asi 500 osob.*

*V 17,10 hod. delegace Ústředního svazu čs. studentstva z Hradu (odešla). Pořádkovou službu konal kpt. Hartman a 5 mužů volného času.*

"Příjezd vozu Aero s poselstvem panu prezidentu republiky:

V rámci světového kongresu studentstva v Praze 16. listopadu 1945 cílová jízda napříč republikou s poselstvem prezidentu republiky Edvardu Benešovi. Účelem této jízdy je projetí trasu spojující města, v nichž je vysoká škola nebo fakulta vysokého učení. Akademický sbor těchto učilišť předal jezdcům písemné projevy úcty a oddanosti, které byly doručeny na Hradě při návštěvě poradatelského sboru kongresu u prezidenta republiky.

Jízdu podnikl s novým vozem české výroby "Aero 750 P" JUC. Vladimír Kabeš. Příjezd na Hrad na III. nádvoří byl v 16,00 hod. V 16,10 přijati prezidentem republiky. Účast obecnostva asi 500 osob.

V 17,10 hod. delegace Ústředního svazu čs. studentstva z Hradu (odešla).

Pořádkovou službu konal kpt. Hartman a 5 mužů volného času."

*Poznámka: Na p. Hanuše se jaksí zapomnělo.*



Z uvítání posádky a aerovky v továrně Aero

Váš archivář KJ



Z knihy V. Heinze a V. Klementa Z DĚJIN AUTOMOBILU z r. 1931 vám nabízíme 9. a poslední pokračování o automobilech na elektřinu.

## ELEKTROMOBILY – ELEKTRĚNA V DOPRAVĚ

DETROIT ELECTRIC CAR COMPANY.

Amerika 1906 (1931).



Tato společnost, o které jsme se zmínili už v úvodě, jest mezi výrobci elektromobilů vzácným zjevem. První její vůz, vyrobený firmou Anderson Electric Car Co., přišel na trh v r. 1906. Tehdy budoucnost elektromobilů v Americe se zdála tak růžovou, že se jeho výroby chopilo tolik společností, že stálo za to je sdružit ve zvláštní korporaci Electric Vehicles Manufacturers Association.

Kdežto však většina společností, ustupujíc vzrůstající oblibě benzinového vozu, buď přešla k tomuto, nebo z automobilismu úplně zmizela, je zde Detroit Electric Car Company dosud, vyrábějíc 25 let osobní i nákladní elektrické vozy, jejichž poslední zástupce model "99" z r. 1931 se úplně podobá benzinovým vozům výborné třídy. Je to prostorný, komfortní a sličný vůz, jenž váží s bateriemi 5250 liber, má katalogovou cenu 4250 dolarů a maximální rychlost kolem 40 mil v hodině.

Firma v dopise autorům této knihy konstatuje, že je nyní velmi značný zájem o její elektrické vozy nákladní i osobní a že se jich víc a více používá pro dopravu ve městech a do nedalekého okolí.

Dnešní lehké, silné a rychloběžné elektromotory nevyžadují v praxi takřka žádnou péči. Jednoduché poháněcí ústrojí (dvěma motory poháněná zadní kola) znamená dlouhou trvanlivost. Levný elektrický proud spolu s uvedenými vlastnostmi činí vůz velmi hospodárným v provozu. Síla se automaticky přizpůsobuje zatížení a změnám rychlosti. Vůz je ustavičně připraven k jízdě a snadno startuje i za chladného počasí (vlastnost zvláště ceněná v Americe, kde tak mnoho vozů "garážuje" pod širým nebem).

Továrna zdůrazňuje m.j. tyto výhody: Velká trvanlivost vozu umožňuje znehodnocení stanoviti jen na 10 procent, což znamená desetileté užívání. Elektrické vozy jsou úplně prosty nebezpečí otravných plynů a prosty zápachu. Obsluha je tak jednoduchá, že řidič kromě řízení nemá nic na práci než zapínání proudu. Jest zajímavo, že továrna vyrábí poslední model buď s řídicí pákou nebo s volantem, protože mnozí dávají přednost modelu s řídicí pákou. Společnost klade váhu na to, že její vozy nejsou masovým produktem a připomíná, že je dnes z jejich vozů na 5000 v provozu 10 - 16 roků.

Při poměrech v americké výrobě a na trhu je zajímavo i to, že si továrna vyhraduje do 1. září t.r. dodací lhůtu pro vozy modelu "99" asi 60 dnů a že doufá, že poté ji bude moci snížit na 30 dnů.

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



## 14. setkání Společnosti přátel CARROSSERIE SODOMKA

Ve dnech 5. až 7. června se konalo 14. setkání majitelů vozů s karoserií Sodomka. Toto setkání bylo součástí III. ročníku Sodomkova Vysokého Mýta, které pořádá Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě. Letošní ročník byl věnován spolupráci Sodomka - Praga. Vzhledem k zaměření na značku Praga se zde uskutečnil 37. ročník Memoriálu Ing. Petra Muchy. Dále zde proběhla výstava hasičských stříkaček ke 110. výročí založení vysokomýtské firmy Stratílek, které se také zúčastnili dobrovolní hasiči z celé republiky včetně moderní hasičské techniky.



Sobotní program byl zahájen výstavou na náměstí Přemysla Otakara II. Výstava byla rozdělena na tři části. V první byly vozy s karoserií od Sodomky, kde mimo osobní vozy byl vystaven autobus Praga NDO karosovaný u Sodomky, se kterým přijel pan Emil Příhoda. Na druhé straně náměstí byly seřazeny vozy s továrními karoseriemi Praga. A zbytek náměstí zabraly hasičské stříkačky od firmy Stratílek a již zmíněná hasičská technika.



Letošní rok, ač ve znamení Praga, byl také bohatý na přírůstky vozů Aero. Dvě nová auta byly padesátky, obě z roku 1938. Červenou představil Honza Černý, stříbrnou Jirka Čekan. Takže s autem po Milanovi Lämleinovi, s kterým přijel nový majitel Václav Bláha, byly ve Vysokém Mýtě prakticky 3 stejné vozy Aero 50 z roku 1938. Z aerovkářů nechyběli ani otec a syn Zemanovi, letos bohužel již bez paní Zemanové, Radim Hlaváček, František Pakandl, Waldemar Gramel se

svojí třicítkou a s kabrioletem Aero 30 s motorem Wartburg přijel Milan Lämlein.

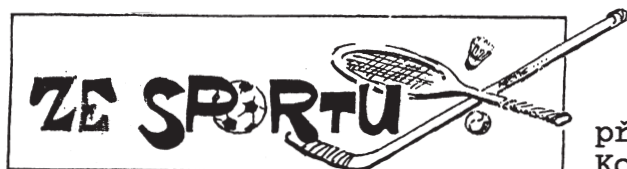


Po každoročním fotografování u kostela, kam se již brzy nevejdeme, jsme absolvovali projíždku se zastávkou na oběd. Odpolední občerstvení proběhlo na zámku Doudleby nad Orlicí. Po návratu na náměstí byla vozidla opět vystavena. Proběhla zde soutěž elegance v kategorii "Praga - tovární karoserie" a v kategorii "Vozy s karoserií Sodomka". Během dne probíhaly vyhlídkové jízdy autobusem Škoda 706 RTO, ukázky práce prvorepublikových četníků, hasičů, závody šlapacích autíček. Na podiu vystoupila skupina Old Steamboat jazz band, Swing club Choceň, Pražský swingový orchestr a proběhla módní přehlídka dobového oblečení.

Součástí festivalu byly i výstavy zaměřené na automobilismus a automobilový design:

Carrosserie Sodomka a vozy Praga - Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě  
Četnické humoresky - Regionální muzeum ve Vysokém Mýtě  
Krtek a autíčko - Městská galerie

Jan Wagner



### Brandýský okruh 2009

O prvním červnovém víkendu nás opět přivítalo příjemné prostředí penzionu Koliba u Ústí nad Orlicí k 3. ročníku obnoveného Brandýského okruhu. Již cesta v pátek odpoledne přes Prahu po Jižní spojce byla zážitkem, sledovat aerovku s Karlem Šebestou za volantem, jak se proplétá zaplněnou tříproudovou komunikací, to by mu mnozí motorkáři mohli závidět. Po několika kilometrech nám však zmizel z očí, abychom se znovu, po 170 km, sešli u odbočky na Kolibu. Karle, klobouk dolů.

Předpověď počasí letos neslibovala nic pěkného, možná proto byla účast komornější, ale naštěstí se meteorologové spletli (jako již mnohokrát). I když v sobotu mraky nad Orlickými horami nenaznačovaly, že bychom dojeli v suchu, nakonec se na nás přišlo podívat i sluníčko. První etapa, zakončená v nádherném prostředí zámku Doudleby nad Orlicí, proběhla tedy ke spokojenosti posádek i přihlížejících. Po malém pohoštění a prohlídce interiéru zámku s výkladem zámeckého pána jsme se již těšili do Brandýsa nad Orlicí. Tamní obyvatelé i radnice si vzali tuto akci za svou a je vidět, že se na ni těší. Již při příjezdu do městečka jsme viděli přípravy na odpolední jízdu, podél trati chystali diváci židle i nějaké občerstvení (pro sebe, ne pro nás). Při příjezdu na náměstí přivítal zúčastněné posádky p. starosta



a věnoval každému z účastníků balíček s vyhlášenými brandýskými koláčky, nad kterými jsem se tady vloni rozplýval. Mňam, děkujeme.

Po obědě a příjemně strávené přestávce za doprovodu živé hudby v prostorech malebného brandýského náměstí jsme se pomalu začali radit ke startu Brandýského okruhu, který jsme absolvovali dvakrát za mohutného povzbuzování místních obyvatel. Jen nám bylo trochu divné, že v jednom úseku nám někteří hrozili holemi, ale jak jsme se dozvěděli, projížděli jsme okolo lázní, kde se léčí pacienti po operacích pohybového ústrojí. Takže nehrozili, ale mávali. Po odjetí dvou kol se nám ani nechtělo opustit diváky zaplněné brandýské náměstí, ale čas byl neúprosný a pár kopcovitých kilometrů leželo ještě před námi. Na nich jsme si s Vládou Techlem trochu pozávodili a již nás čekalo parkoviště u Koliby a tradiční večerní posezení s předáním plaket a putovní aerovky, kterou jsme naštěstí nezapomněli přivést.

Účast vozidel mohla být vyšší, ale byla ovlivněna i tím, že Prouzovi místo dvou aerovek přijeli jen jednou, zato přivezli novou aerovkářku a jak se nám pochlubil pyšný tatínek, už pro ni mají i pětistovku aerovku. Takový přístup chválíme, renovace se dá za 18 let zvládnout.

Na závěr bychom chtěli poděkovat pořadatelům ze SPAA, Štěpánovi, Janě, Pavlovi a ostatním za krásně prožitý víkend a už se těšíme za rok na další pohodový Brandýský okruh.

Šlesingerovi z Černošic



## 28. Europatreffen der AERO - Freunde

Mezinárodní setkání aerovkářů Europatreffen se stalo skutečnou tradicí, vždyť trvá už déle než jedna lidská generace. Pro nás bylo tohle setkání již šestnáctým a zážitky z našich cest s přáteli jsou nezapomenutelné.

Naším kolegům aerovkářům asi připadáme dosti exoticky, když tvrdíme, že jezdíme po vlastních osách aerovek a ne po osách přívěsů. Věřte, že

to je to pravé veteránské koření a naše aerovka už zbrázdila i mnoho míst v Evropě, kde se Europatreffen nikdy nekonalo a konat nebude. Čas je však neúprosný a člověka občas napadne - tak kolikrát ještě? (to aerovka vydrží)?

## Wernigerode ožilo aerovkami

Je 28. srpna ráno a my vyrážíme na "dalekou" cestu. Čeká nás další evropské setkání přátel AERO a nám voní příslibem mimořádných zážitků už od loňského roku. Tehdy nás budoucí pořadatel pan Ulrich Scheffler osobně pozval a navnadil nás obrázky svého krásného městečka - Wernigerode. Snad se tento příjemný pán na nás nebude zlobit, když ho budeme oslovovat tak jako většina účastníků - Uli.

Je tedy 6 hodin ráno a před sebou máme asi 480 km. Do cíle bychom rádi dorazili za 10 hodin. Na německých hranicích jsme z Prahy za neuvěřitelných 140 minut a plni optimismu předpokládáme příjezd ještě časnější. Počítáme s časovými rezervami na relaxaci posádek i automobilů, což se během jízdy ukáže jako prozíravé. Nejenže jsme nabrali zbytečné kilometry špatně nebo vůbec neznačenými objíždkami (nejhorší byl Chemnitz), ale značné zdržení si vyžádala i velmi vzácná závada - Karel píchl zbrusu novou pneumatiku a bylo nutné nasadit rezervu. V takových případech většinou dobře poslouží hever, klíč na matky, rukavice, někdy i pumpička a manometr. Karel samozřejmě hever vlastní a stále ho má ve veteránu. Bohužel tentokrát byl hever ve veteránu odpočívajícím doma v garáži a Karel se slovy, že hever není nutný, když už 20 let nepíchnul, se pustil do práce. Co však při našich cestách chybí v jednom autu najde se ve druhém.

Pokračujeme dál, ale s přibývajícím časem napětí stoupá. Oba vozy jedou podle navigace, ale jiného typu. Každá z těchto vymožeností si žije vlastním životem, každá má pravdu, ale každá směr do cíle ukazuje jinou trasou. Pochopitelně ani obě posádky nechtějí ustoupit ve slepé důvěře v neomylnost navigace. Kde jsou ty časy, kdy první v koloně byl malým Pánem Bohem, kterému se neodmlouvalo, ani když se spletl. Na vůdčí vůz se sice nakonec vsází, ovšem pouze tehdy, pokud je na dohled. Tito kamarádi mají totiž jednu stejnou vlastnost: pokud jedou na první pozici, předvádějí nejvyšší možný výkon svých mazlíčků. Spolujezdce se sice občas otočí a pokud upozorní, že ten druhý není vidět, nic to na nastavené maximální rychlosti nezmění. Když se pozice po výtkách (a znovunalezení ztraceného) vymění, je to prakticky totéž. *Pozn. pro čtenáře - Tohle je pouze zkreslený pohled našich partnerek. Skutečnost je taková, že my šoféři jsme již chlapci důchodového věku, a proto aerovky šetříme, při každém zvýšení rychlosti je v duchu odprošujeme, a když náhodou svého kamaráda na druhé pozici nevidíme, chce se nám téměř plakat, že se s ním nejméně čtvrt hodiny neuvidíme.*



*Romantický královský hrad nad městem a romantické uličky Wernigerode*

Za krásného letního podvečera uháníme posledních 50 km po dálnici a s nejméně 550 ujetými kilometry jsme konečně v cíli. Město bychom

měli, ale kudy k hotelu? Po vyhlídkové beznadějně projíždce městem slavila úspěch navigace. Podle zadané adresy suverénně hledaný objekt vypátrala.

Už od prezentace (pro nás v 17.30 hod.) následuje nabitý program. Aby akce nebyla fádni, odjíždíme hromadně od hotelu turistickým vláčkem. Ten úmyslně kličkuje nádherným městem a těsným okolím, aby nás ještě více povzbudil k jeho bližšímu poznání. Uli zařídil v soukromém muzeu motocyklů a dalších dobových předmětů improvizovanou večeři, na níž nás odzbrojila naprosto bezkonkurenční soljanka. Průběh prvního večera byl standardní, tj. zahájení, vítání, výklad itineráře a klábosení s těmi, na které jsme se celý rok těšili. To vše při pivu, odpočatí celodenním sezením a nicneděláním v aerovkách. Navracíme se po tmě taxíkem a rovnou domů. Spí se moc dobře, už teď je zážitků až nad hlavu.



*Náměstí ve Wernigerode ožilo aerovkami*

Sobotní ráno je zatím deštné. Do startu se ale počasí vybírá a nastává další slunečný den. Start je zorganizován tak, aby jednotlivé vozy dojížděly na historické náměstí s určitým odstupem. Zde je každá posádka přihlížejícím davům prezentována a čerpá se nějaký čas na řazení a focení u pohádkové radnice. Dlužno dodat, že pohádkové je celé městečko, nad kterým vévodí krásný středověký hrad.

Celý závod byl koncipován vyhlídkově (což velmi oceňují navigátorky - pozn. šoféra) s přestávkami na úkoly, které byly tentokrát založeny na soustředění a odhadu. Pouze jeden z úkolů se pokusil odhalit znalosti přírody, konkrétně zpěvného ptactva. Spolujezdci nedostali příležitost to soutěžícím zkazit špatnou navigací, což se v nejednom případě odrazilo v konečném hodnocení. Na program dne nebyly jenom soutěžní úkoly, ale velmi zajímavá byla i prohlídka prodejny výrobků tamní sklárny. Závěr soutěže byl opět na náměstí ve Wernigerode, kam se vměstnalo téměř 50 aerovek za nebývalého zájmu přihlížejících. Naše posádky využily odpolední výstavy vozů k posezení v jedné z mnoha cukráren se sladkou odměnou - obrovskými zmrzlinovými poháry.

A je tu slavnostní večer. Bohatá večeře, zážitky ze soutěže, večerní róby a únava. Naši němečtí kolegové využili příležitosti k hodnocení práce svého klubu a hlavně k oficiálnímu předání pomyslného žezla novému klubovému "vládcí". Dlouholetý šéf klubu a vlastně jeho duchovní otec pan Willfest Brücker dlouho hledal svého nástupce. Prvním mužem klubu je nyní pan Michael Strauch. I my se přidáváme ke gratulantům - Willfestovi patří dík za jeho mravenčí dlouholetou klubovou práci a Michaelovi přejeme takové úspěchy a radost z této práce, jaké měl jeho předchůdce. A my jenom tiše závidíme, jak německý klub funguje. Při této příležitosti jsme všichni věnovali tichou

vzpomínku na pana doktora Kabeše, který byl čestným členem německého klubu.

Na vyhodnocení soutěže se dostává až pozdě v noci. Napětí se stupňuje. Aerovky nejsou rozděleny do tříd a do 15. místa jsou účastníci odměňováni krásnou pozorností, většinou z místních skláren. Aby to bylo napínavé, začíná se tím patnáctým. A je tu první cena - obrovská skleněná váza a k tomu figurka Aero-mechanika, jak ji známe z Aerovkáře od Petra Hošťálka. Světe div se - Pán Bůh nebyl doma - vyhráli jsme! No a Karel odchází s "pechfóglem" - krásným plechovým havranem. Prý za tu smůlu při cestě sem.



*Jeden z "těžkých" úkolů a ...*



*... vítězství*

Byla by určitě škoda, nezmínit se o krásách hostitelského městečka. Cítili jsme se v něm jako u vytržení. Všechny domy hrázděné, v bezvadném stavu, ozdobené květinami. Ulice čisté a i v neděli živé, spousty obchodů a zahrad. Z ulic byl skvělý výhled na starobylý hrad na kopci za městem, který jakoby dotvářel romantiku místa. Barrandovské ateliéry by takovými kulisami jistě nepohrdly.



*Výlet na Schierke*



*V leteckém muzeu*

Nelze v jednom článku popsat všechno, co jsme při setkání zažili. Za zmínku však stojí i nedělní výlet parním vláčkem na nejvyšší zdejší vrch Schierke (přes 1100 m). Vláček jede skutečně až na samý vrchol a pro účastníky Aero-Treffen byl rezervován celý spoj, což vyvolalo na nádraží značný zmatek. Výzva rozhlasem "nenastupujte, jde o zvláštní vlak" svázala všechny cestující, včetně nás. Opakované hlášení "nastupujte do zvláštního vlaku" zas pobídla i ty cestující, kteří k

nám nepatřili. Vlak však odjel bez zpoždění a za pár desítek minut jsme se ocitli z teplého léta ve skutečné horské zimě. Při zpáteční cestě jsme se ještě zastavili v muzeu, které předvádělo různé předměty od hraček až k automobilům z doby totality. S mnoha hračkami jsme si i my jako děti a naše děti hrávali. Byla to malá sladkobolná vzpomínka.

Celkový dojem z letošního Aero-Treffen je veskrze pozitivní. Nejen pro krásné počasí a vítězství, ale pro naprosto dokonalou organizaci a bohatství zážitků. Uli a všichni, kdo jste se na přípravě setkání podíleli - vřelé DÍKY! a už teď se těšíme na příští setkání, tentokrát po ose ve Švýcarsku.

- EB + JK -

**!!! Aerovkáři - nepřehlédněte !!!**

Přicházíme s prosbou - prohledejte své archivy.

Jak již bylo řečeno, podařilo se nám obohatit archiv před a poválečným AERO-tiskem. Z poválečných Aero-NOVIN nám chybí čísla 1/1946, 3/1946, 4/1946, 5/1946 a zbývající čísla od 11/1946 do konce roku. Dále nám chybí ročníky 1947 a 1948. V roce 1948 vycházely Aero-NOVINY asi pouze na začátku roku. Chybějící předválečný AERO-tisk zveřejníme příště.

Pokud vlastníte některý výtisk, prosíme o jeho kopii nebo na CD.

Náklady uhradíme. Redakce Aerovkáře předem děkuje.

**!!! Aerovkáři - nepřehlédněte !!!**



V minulých číslech Aerovkáře jsme se zabývali motorem A 30. Přesto, že jsme již kdysi dávno otiskli všechny montážní pomůcky, uvádíme dnes opět ty, které s motorem souvisí. Dále uvádíme velmi žádaný výkres ojnice A 30 - poslední provedení.

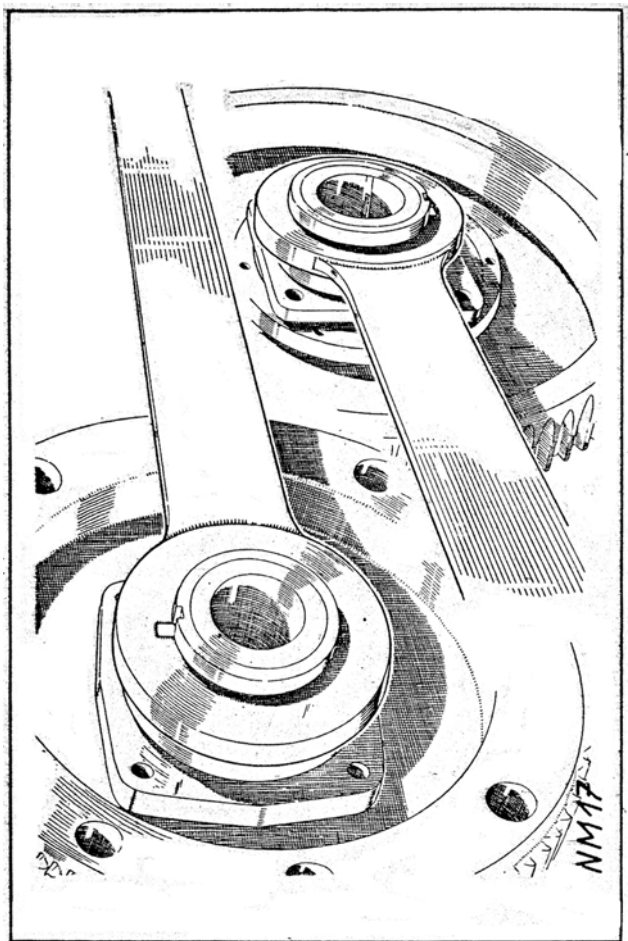
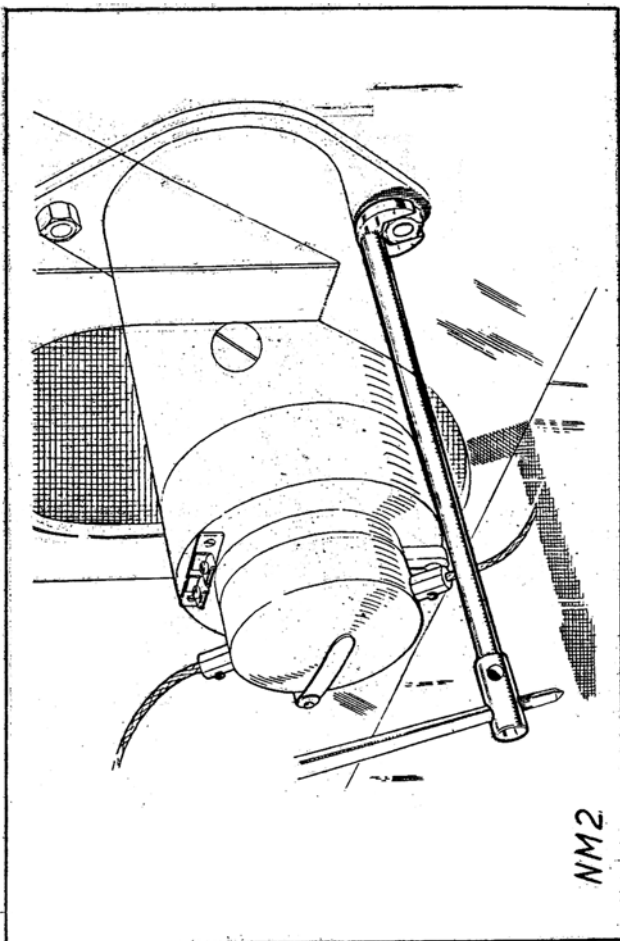
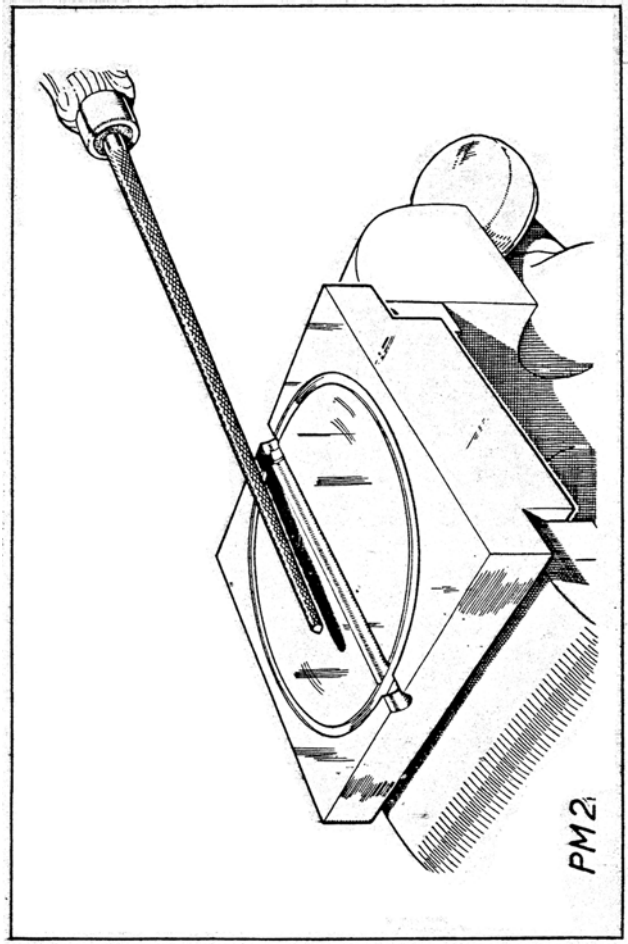
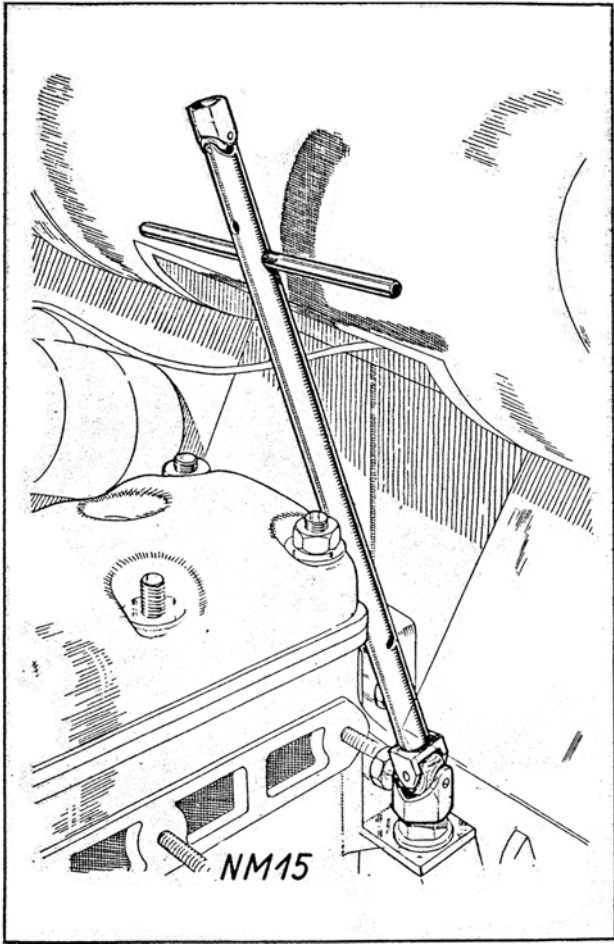
NM 2 - Klíč matice dynama AERO 30 a 50 (17 mm)

NM 15 - Kloubový klíč šroubů zadního gumového uložení AERO 30 a 50

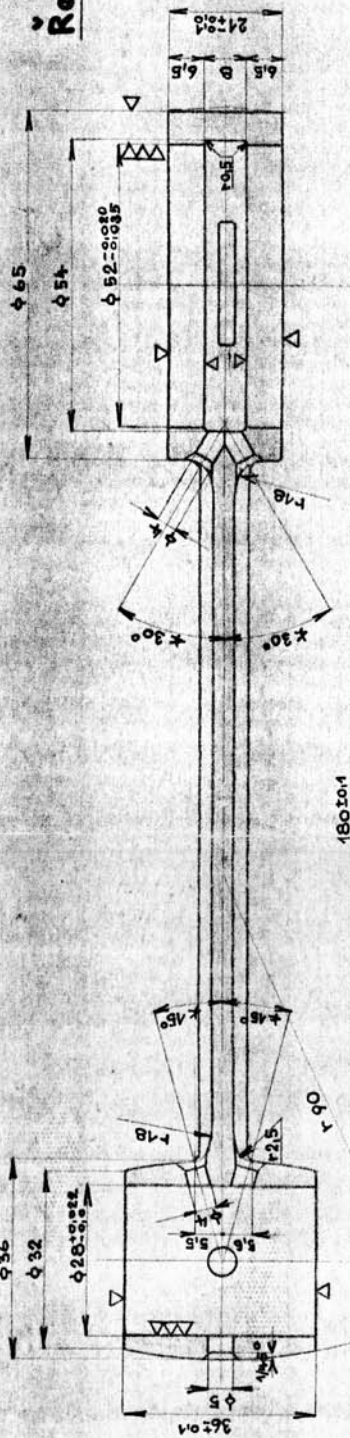
NM 17 - Klíč matice ložiska setrvačnicku AERO 30

PM 2 - Držák pro úpravu pístních kroužků

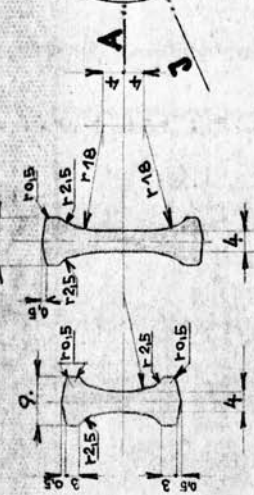




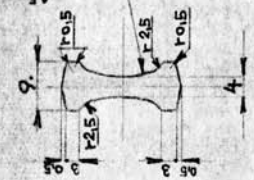
**Řez A-B**



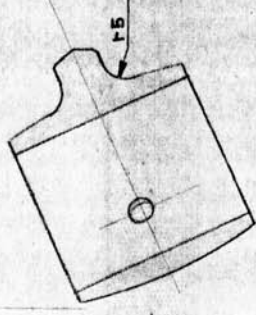
**Řez E-F**



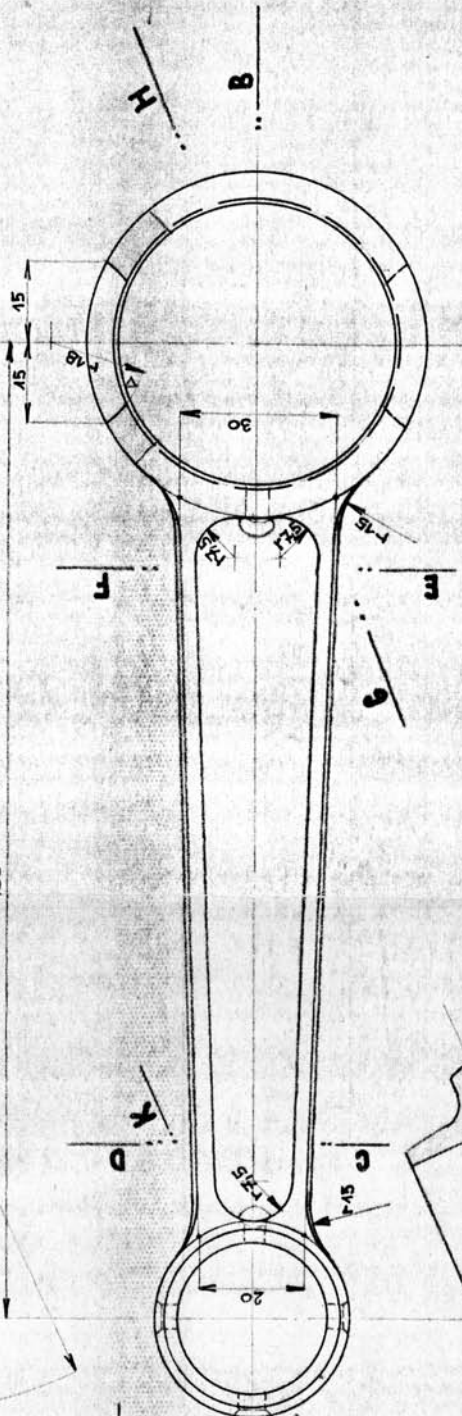
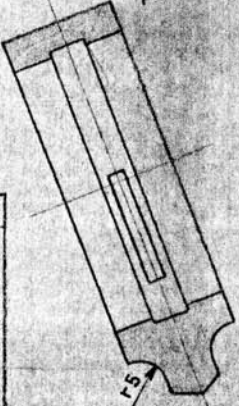
**Řez G-D**



**Řez J-K**



**Řez 6-H**



označení	2	Poldi 252611-85	části	252611-85
skupina: Motor	části	části	části	části
kreslí: Štěpánek	části	části	části	části
kontrolou: L. S. z 28. 4. 36.	části	části	části	části
výrobou: pod č.	části	části	části	části
plátno od	části	části	části	části
poslední ob.	části	části	části	části

skupina: Motor  
 kreslí: Štěpánek  
 kontrolou: L. S. z 28. 4. 36.  
 výrobou: pod č.  
 plátno od  
 poslední ob.

číslo sestavení: VL 348, 357, T100  
 materiál: 252611-85  
 rozměry: 252611-85  
 váha: 252611-85  
 číslo mod.: 252611-85  
 poznámky: 252611-85

AERO  
 TOVÁRNA LETADEL DR. KABELA S PRAH  
 MaE-L5

PROVEDI

24. 11. 46. 4 52-0.037 ma 4 r2-0.037

# Historie jedné Aerovky

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

### Opravy spouštěčů.

V minulém povídání jsme si popsali funkci spouštěče s mechanickým vysouváním pastorku. Dalším druhem je spouštěč s výsuvným rotorem. Tyto spouštěče se používají převážně u nákladních vozidel, proto jen stručně o jejich funkci. Při startování je vysouván pastorek s celou kotvou do záběru působením elektromagnetického pole. V klidu je rotor spouštěče přidržován pružinou mimo magnetické pole ve statoru. Dva ze čtyř pólových nastavců jsou opatřeny hlavním budícím vinutím, zbývající dva pak vinutím pomocným, které se skládá ze dvou samostatných vinutí - vtahovacího a přidržovacího. Činnost jednotlivých vinutí a tím i celého spouštěče je řízena elektromagnetickým spínačem ovládaným tlačítkem na palubní desce. Elektromagnetický spínač má dvě polohy. V první poloze se spojí el. proud s vtahovacím a přidržovacím vinutím. Tím je rotor s pastorkem vtažen do záběru. Na konci komutátoru je zvedací kroužek, který při úplném zasunutí pastorku do setrvačnicku nadzvedne západku a tím spojí hlavní budící vinutí a spouštěč se roztočí. Po přerušení proudu ve vinutí vysune pružina rotor s pastorkem ze záběru.

Třetí způsob zasouvání pastorku je založen na využití setrvačnosti (systém Bendix). Pastorek je volně nasazen na šroubovici hřídele spouštěče. Při zapnutí proudu nestačí pastorek sledovat otáčení hřídele a zasouvá se po šroubovici do záběru se setrvačnickem. Po zasunutí do setrvačnicku narazí na doraz a začne se otáčet shodně s hřídelí spouštěče a tím roztočí setrvačnick. Ke ztlumení nárazu při záběru je spouštěč opatřen silnou tlumící pružinou.

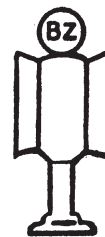
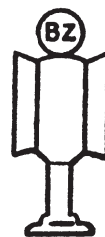
Při opravách spouštěčů postupujeme podobně jako při opravách dynam. Po rozebrání, očištění, kontrole a přezkoušení jednotlivých dílů a doplnění materiálu přistoupíme k vlastní opravě poškozených dílů.

Spouštěč s mechanickým zasouváním rozebíráme tak, že jej položíme na rozevřený svěrák, sejmeme kryt, povolíme šroubky vývodních lanek kartáčů a kartáče vyjmeme. Potom povolíme šroubky mechanického spínače, odstraníme závlačku a čep zasouvací páky, povolíme stahovací šrouby a oddělíme od statoru komutátorový a břemenový štít se zasouvací pákou. Při sundávání štítů dáваме pozor na podložky na obou koncích hřídele. Dále vyjmeme rotor ze statoru, srazíme trubkovým narážečem opěrný kroužek pojistného kroužku, šroubovákem vypáčíme pojistný kroužek z drážky a vysuneme pastorek s volnoběžkou zároveň s opěrným kroužkem. Nárazy pastorku na opěrný kroužek se někdy částečně deformuje drážka pojistného kroužku, čímž je volné vysunutí těchto součástí zatíženo. V takovém případě opatrně opilujeme deformovaný okraj drážky.

KuFr



**BRATŘI  
ZIKMUNDOVÉ,  
PRAHA X.,  
ŽÍŽKOVA 22.  
Telefon 20756-59.**



....mým příštím vozem  
bude zase....



Jméno AERO je veliký slib. Kdo je především povolán posoudit, jak vůz AERO tento slib plní? Jistě ti, kdo s ním jezdí. — Koncem minulého roku jsme rozeslali dotazníky majitelům vozů AERO, abychom se přesvědčili, jak jsou spokojeni a jaké mají přání. Odpovědi obsahují nejkrásnější slova uznání, jakého se vůbec může továrně automobilů dostati:

„..... kdybych si dnes kupoval vůz, byla by to zase značka AERO.“  
Děkujeme všem, kdo tak upřímnými projevy uznání potvrdili, že jdeme správnou cestou.

*Aero* — malý vůz pro velké cesty.

AERO, továrna letadel, Praha-Vysočany.

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

M.B.

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 4, 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