



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



J. Herčíková

č. 5



Vážení aerovkáři,

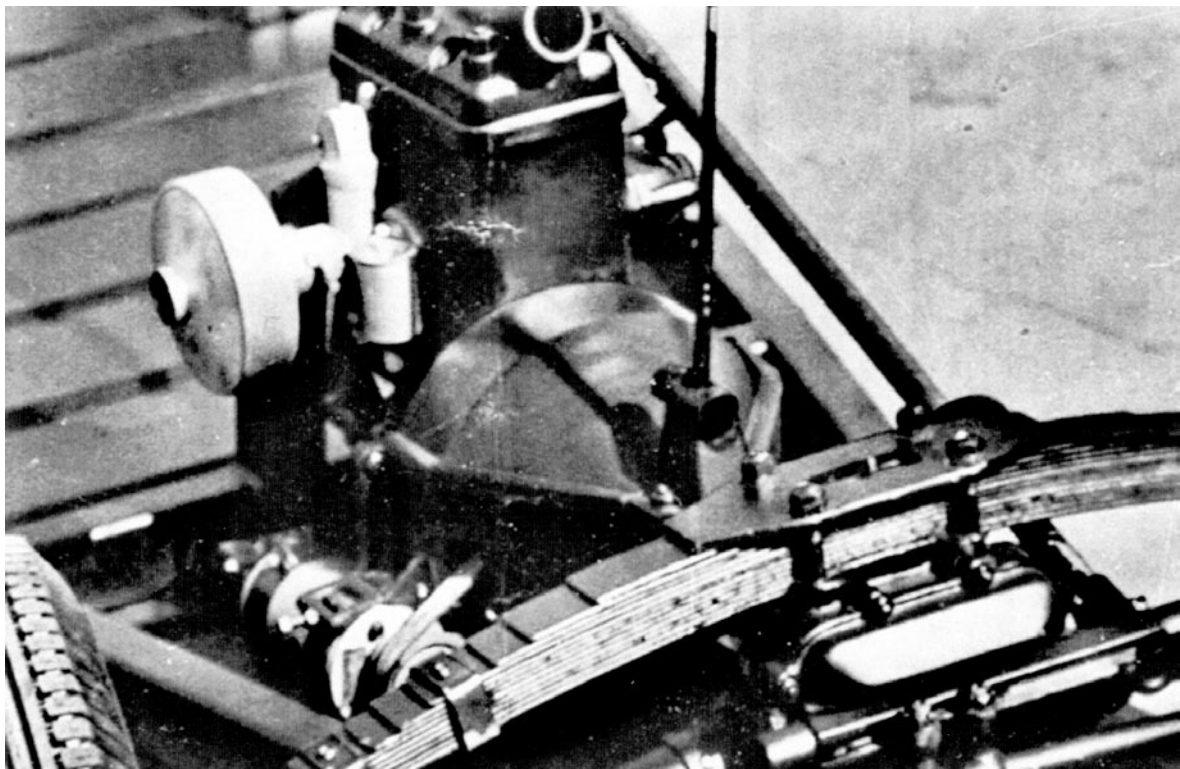
všichni si pamatujeme na slogan "přežijí rok 2000?", který jsme přenesli i na naše aerovky. Dnes již víme, že ho ve zdraví přežily a ve stále kondici jsou i desátý rok po miléniu.

Když nahlédneme do historie automobilů, ale vlastně do jakékoliv lidské činnosti, vidíme, jak se člověk neustále pachtí za něčím novým, za zdokonalením toho, co již vymyslel. Když přijedeme autem domů, chceme, aby se nám sama otevřela garáž, aby se samo rozsvítilo světlo tam, kam jdeme, abychom nemuseli pěšky ani do prvního patra domu. Prostě abychom nemuseli nic dělat. Všimli jste si, že čím víc za nás něco dělá automatika, tím méně času máme? Je to absurdní, ale je to tak. Když jsem před více než dvaceti lety psal Aerovkáře na obyčejném psacím stroji, měl jsem ho dříve hotový než dnes na počítači. Proč? Protože při vědomí, že práci mohu mít se současnou technikou rychleji hotovou a mohu ji kdykoliv přerušit, promrhám zbytečně daleko více času, než když jsem musel chvátat, abych měl stroj volný pro jinou práci a hlídat každý úhoz před překlepem.

Snad jsem na toto téma už někdy psal, ale inspirací k tomuto úvodníku byl rozhovor s nějakým automechanikem, tak do 30 let. Blíž ho ani neznám, ale přichomítl jsem se k jakémusi superautu, na kterém cosi opravoval (samozřejmě pomocí diagnostiky). Dali jsme se do hovoru a on se rozplýval nad vši technikou toho vozu. Chvillemi jsem ho musel zarazit, aby mi vysvětlil, o čem vlastně mluví. Závěr rozhovoru byl, že se v tom autě nemusíte o nic starat, snad se jen přidržovat volantů. Když jsem namítl, kde že je romantika skutečného ovládnání auta, tak zase nevěděl on, co tím myslím.

Tak do roku 2010 hodně práce na aerovkách, pořádné bezsynchronní řazení, časté mytí zaolejovaných brzd, řízení a brzdění bez posilovačů a elekrika bez neopravitelné elektroniky a hlavně radost z jízdy s aerovkami, které přežijí i další milénium.

- JK -

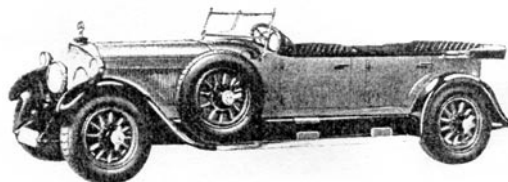


P
F

2
0
1
0

P
F

2
0
1
0



Vzpomínka na F. A. E.

Před 35 lety (8. září 1974) zemřel ve věku 72 let velký cestovatel a propagátor čs. motorismu František Alexander Elstner. Popudem k sepsání tohoto příspěvku se stal vzácný přírůstek do archivu ACC - originál pozvánky na přednášku FAE o výpravě AEROSPEXOR do Afriky v roce 1933 (na následující straně). Bohužel je stránka velmi vybledlá a text je čitelný jen místy. O Aerospexoru jistě znáte mnoho faktů z literatury, takže v příspěvku vzpomeneme FAE hlavně coby aerovkáře.



Nejdříve si stručně osvěžíme část životopisu od narození (11. dubna 1902 v Praze) do roku 1941.

S roční přestávkou vystudoval reálné gymnázium, kde v roce 1921 maturoval. Studium na Právnické a Filozofické fakultě University Karlovy nedokončil. Zato absolvoval v letech 1923-1924 abiturientský učitelský kurs a učil pak na národních a odborných školách v Brandýse nad Labem (do 1934) a Mladé Boleslavi. (Poznámka: V letech 1936-1941 byl zaměstnán jako referent mladoboleslavské automobilky, pak se živil jako spisovatel a publicista z povolání.)

Cesty s vozy Aero:

1932 - s jednoválcem z Prahy alpskými průsmyky do Jugoslaviie, pobřežím na Černou Horu ke Skadarskému jezeru, zpět Jugoslavií a Maďarskem. Celkem 3 300 kilometrů.

1934 - s dvouválcem 662 ccm ve výpravě AEROSPEXOR do Afriky, východní Saharou do Murzuchu, Tuniskem a Alžírskem do jižního Maroka a Španělskem, Francií, Itálií a Rakouskem domů. Celkem 16 000 kilometrů.



F. A. ELŠNER
 odborná redakce
 PRAHA XII - 1050
 ST. BOLESLAV - 472
 Telefon číslo 8

Valpřík
 Usmilte se někdy
 na práci svých
 spolupracovníků

Den / 191

JE
 REDAKCI
 PAN



Ústřední zpráva

Největší pilot a pilotka frankých
 van-to je romantik XX. století!

Při své dobrodružné avonturě
 Karel Sedláček Franky až do hluboké Afriky.
 Surovější přelomky jsou, trapičk
 slunce, tajemný život Berberů, Amreg
 a jemužich králové, odvážný traktát vý-
 slední Sahary, dobrodružství v jižní
 Tunise, v Alžiru, v Maroku, to je histo-
 rie výpravě Serpentina.

V úvodu voze studios, jak se volá
 under automobilový republikánský
 ústřední, a jeho přelomky Serpentina
 sledujeme. Jejich příběhy přinesly ve-
 věrně, kteří zachránili náš dopro-
 vědní výprava a v Iránu a Itálii
 nás doprovází vyprávějí reportáž je-
 toho být všichni.

Karlově voze v úvodu Všechno, podléhá si jejích slavnou reportáž
 Karel Sedláček. Je nástupní dílem jeho, nechce se staromódní příběhy, štěstí a
 jeho příběh. Ještě dodatek vyprávějí dobrodružství, který evropské výpravy
 nikdy jedinečným způsobem. Čas reportáže jeví se nám jako ústřední.

Karlově doprovází 100 avonturých příběhů a historické příběhy ze starých,
 příběhů, odvážných příběhů !!

K F K L U B

1934 - s dvouválcem 1000 ccm jako vedoucí Modrého Teamu Aero (šest žen do Afriky) do Alžírsko, Maroka a západní Sahary, Španělskem, Francií a Německem do Prahy. Celkem 16 500 kilometrů.

1935 - ve voze A30 do Anglie a Skotska k jezeru Loch Ness.

Pro aerovkáře napsal instrukční knížky Aero, malý vůz pro velké cesty (1933) a Aero 30 HP (1935).

Prameny: Slovník české literatury, FAE: Benzinové opojení (1947), Věci z jednoho pokoje (1966)

Ještě pokus redakce o rozluštění textu pozvánky:

Chcete s nimi mluvit?

Hrdinství pilotů a řidičů rychlých vozů – to je romantika XX. století!

Tři malé československé automobily, které jedou z Prahy až do nitra Afriky. Neprostupné písečné závěje, tropické slunce, tajemný život Berberů, Tuaregů a potulných Arabů, odvážný trajekt východní Sahary, dobrodružství v jižním Tunisu, v Alžírsku, v Maroku, to je historie výpravy Aerospexor.

V prvním voze expedice jel za volantem známý automobilový publicista F.A. Elstner, s ním statečná žena, paní Eva Elstnerová. Jejich zprávy přinášely velké deníky, také zahraniční tisk doprovázel výpravu a v Pražském Ilustrovaném Zpravodaji vycházela reportáž po dobu čtyř měsíců.

Poznejte osobně ty, kteří Vám píší, poslechněte si jejich mluvenou reportáž kde, F.A. Elstner je mistrem živého slova, nebojte se staromodní přednášky, čtené z kusu papíru. Poznáte nadšeného vyprávěče dobrodružství, který ovládá svoje vzpomínky jedinečným způsobem. Část reportáže promluví paní Eva Elstnerová.

Slova doprovází 100 světelných snímků a domorodá hudba na deskách.

Přijďte, odejdete spokojeni !!

Připravil Jičínský

Z poválečné historie AERO

V minulém čísle Aerovkáře jsem nakouzl zatím méně zmiňovanou poválečnou historii továrny Aero. Toto téma kupodivu vzbudilo zájem u našich německých kolegů aerovkářů. Období plné zvrátů, kdy se ještě vyráběly aerovky, je bezesporu zajímavé. Než se pustím do dalšího psaní, musím se omluvit Karlovi Jičínskému za svou nedůslednost. Minule zmíněný dopis p. JUDr. Kabeše jun. "Zasláno na rozloučenou" je přetištěn v jeho knize "Automobily Aero a jejich doba", takže máte možnost si jej přečíst dnes.

Pro pochopení poválečné doby se musíme vrátit do historie. Je zřejmé, že pro české země, ale i pro další národy Evropy, byla předzvěstí již "Jaltská konference" (únor 1945), kde v té době budoucí vítězné mocnosti, zastoupené W.S. Churchillem, F.D. Rooseveltem a J.V. Džugašvilim (Stalinem), učinily první kroky k poválečnému rozdělení Evropy. Není však bez zajímavosti, že v šesti bodech dohody se o tom nehovoří. Ze zápisů však vyplývá, že Československo je považováno za bezkonfliktní oblast. Následovala "Postupimská konference" (17.7 - 2.8.1945), která rozdělila Německo do vlivu čtyř velmocí. V tichosti však byla rozdělena celá Evropa. Ještě je nutno říci, že z původních účastníků Velké Trojky v Jaltě zbyl pouze Stalin. W.S. Churchilla nahradil po volbách ve 2. půli Postupimské konference C.R. Attlee a Ameriku již zastupoval H.S. Truman. I to mělo vliv na Stalinovy plány. Traduje se, že ještě Churchill tlačil na Stalina, aby v osvobozených zemích nebránil svobodným volbám. Ameriku však osud ČSR zřejmě příliš nebolel a je možné, že ani nepředpokládala tak tvrdé opanování osvobo-

zených (ve skutečnosti dobytých) států.

V červenci 1945 se začala z ČSR Rudá armáda stahovat a do 15. listopadu již byly staženy všechny cizí armády. V zemi však zůstalo mnoho tzv. sovětských poradců a vliv komunistů byl již tehdy obrovský.

Naším západním sousedů (nejen Němcům) se může zdát, že Češi, vzhledem ke slovanské příslušnosti, mají blíže k ruskému způsobu života. To je však velký omyl - ten je nám cizí. Z historického hlediska, ať v dobách lepších či horších, jsme byli vždy spjati se západem. Mnohdy i pokrevně.

Dle mého soudu jsou v historii vždy zajímavější příčiny nějaké události než událost sama - to platí jak o světových válkách, tak o událostech dávno minulých i současných.

Po válce se asi dala pochopit česká averze vůči Němcům a dnes vidíme, jak nesmyslná válka to byla a jak na ni doplatilo i mnoho slušných Němců. Sovětští poradci společně s komunisty (kteří měli mimochodem velkou podporu obyvatel) velmi systematicky rozdmýchávali nenávisť nejen vůči poraženému národu, ale i vůči elitě našeho národa. K tomu (již těsně po válce) bylo zdůrazňováno, jak západ podněcuje "svou" německou zónu k nevraživosti, ale taktně se mlčelo, k čemu bude sloužit tzv. východní německá zóna.

Český "proletariát" začal bohužel vidět ve Stalinovi jakéhosi "bratra" asi tak, jako Němci viděli v Hitlerovi spasitele. Když oba národy prozřely, bylo již pozdě. Z historie víme, že všude, kde se k moci dostal diktátor, dokázal dostat alespoň v počátku na svou stranu lůzu a té je vždy dost. Vysvětlil jsem si tím i jeden nepochopitelný fakt, jak je možné, že ve slušném a demokratickém státu (národu) se při nastolení diktatury objeví tolik udavačů a kolaborantů.

Znárodnění v r. 1946 podle Benešových dekretů se týkalo podniků s více než 500 zaměstnanci. V těchto podnicích začaly fungovat podnikové organizace KSČ a revoluční odborové rady. Jiné to bylo u malých podniků. Ty byly zestátněny až po únoru 1948 a do té doby byla situace uvnitř podniků a živností přijatelnější. Bylo by však mylné se domnívat, že toto proběhlo vzápětí po komunistické převratu. Proces trval až do poloviny 50. let a zabírání podniků samozřejmě postupovalo od těch velkých. Jako poslední přišli na řadu živnostníci, kteří pracovali sami. Na rozdíl od okolních států, které byly pod vlivem SSSR, bylo ČSR asi jediným státem, kde bylo soukromé podnikání zcela vymýceno.

K dotazu německých kolegů aerovkářů na firmu p. Josefa Sodomky uvádím, že firma Carrosserie Sodomka Vysoké Mýto nesplňovala kritéria znárodnění dle Benešových dekretů (měla méně než 500 zaměstnanců). Byla proto zestátněna až 28. června 1948 na základě vyhl. č.1420/1948. I po zestátnění zůstal p. Sodomka ve funkci ředitele, jelikož měl velkou podporu zaměstnanců - prý i tamních komunistů. V 50. letech však bylo pro KSČ nemyslitelné, aby zůstal bývalý majitel v této funkci a tak bylo nutné zinscenovat nějakou jeho protistátní činnost, za kterou byl i odsouzen. Ostatně, tak dopadly tisíce schopných lidí.

Po válce měl Dr. Kabeš sen. velký zájem o rychlou opravu poškozené továrny a obnovu výroby, bez ohledu na již připravované znárodnění. Svědčí o tom i jeho příspěvek do 1. čísla Aero-NOVIN (srpen 1945).

Vladimír Kabeš:

Duch 5. května.

Pátý květen usměrnil jednoznačně všechny po léta utajované a násilně potlačované city českého národa revolučním výbojem, jehož dějinným následkem vždy bývá pročištění ovzduší, likvidace rmutu, nahroma-

děného v létech umělé, každou policejní vládu provázející duchovní i politické stagnace a široké rozevření nových sociálních a hospodářských perspektiv. Je to pravidlem doba povznášející, krásná svou strhující dynamikou a jsme šťastni, že nám bylo možno prožít ji s tváří plně vystavenou jejímu očistnému dechu.

Přímo účastní výstavby a postupující konsolidace československého průmyslu, promítáme si do užšího

úseku našeho továrního dění vše, co se současně odehrává na velkém jevišti celostátní politiky a shledáváme při své denní práci všechny prvky, vytvářející právě ono čerstvé a slibné ovzduší, v němž si přejeme zasadit zajištěnou existenci svého obrozeného státu i svou vlastní šťastnou budoucnost.

Po provedeném odstranění živlů politicky kompromitovaných a sociálně nežádoucích, po vytvoření pev-

ných právních základů dalšího státního i hospodářského vývoje a po ustavení zákonodárného shromáždění, vzešlého ze svobodné vůle svobodného lidu, vrátí se běžný život do normálních kolejí. Ač je na bile-dni, že revoluční doba zanechá hluboké, trvalé a podnětné stopy v organizaci vládní, výkonné i soudní moci, jejíž důsledná demokratisace zajistí od základu zachování svrchovaných práv, našim lidem nabytých a dnes jim vskutku vykonávaných, přece nebyli bychom do budoucna plně právi obrovskému a dnes snad ještě ne zcela doceněnému převratu, kdybychom do svého nejsoukromnějšího, niterného života nepřenесли to, co na venek při všech příležitostech radostně manifestujeme: dokonanou duchovní obrodu.

Mám-li tento článek přistříhnout na míru našich poměrů, pak se mi jeví praktické důsledky této duchovní obrody takto:

1. Odložme nedůvěru a podezření, jež nás po léta — a přízněji, že oprávněně — otravovalo a uvažme pevnost posice, již jsme dnes všichni dosáhli: Obavy před politickou, národní a jinou persekucí, jsou ty tam. Zmizeli ale i tribuní lidu, kteří ho vědomě klamali a veřejně halasili „nezadatelné požadavky“, vždy ochotní je v důvěrném soukromí směniti za cigáro. Kouzlo tajných úmluv a podezřelých kompromisů nezdá se více působiti v našem veřejném životě. Rozhodující orgány jsou postaveny pod přímou veřejnou kontrolu. Každý jednotlivec má možnost přednést svou spravedlivou věc, hájit a obhájit ji před forem svých vlastních kamarádů. Každý člen Zá-

vodní Rady, každý člen Správního Výboru zodpovídá za své činy svou funkcí. Kdo by ještě dnes otravoval ovzduší anonymním a bezpáteřním klevetěním a osočováním, ten nemá nárok na čestný titul revolucionáře, nýbrž jen na zahanbující označení rozvratníka.

Jsme zvyklí se v zášeři „užírat“ a roztrpčeně kritisovat — naučilo nás tomu šest těžkých let. Naučme se dnes jiné, demokratické formě jednání: vystupme každý při veřejné příležitosti otevřeně a mužně se vším, co se nám nelíbí a co nás mrzí, použijme co nejdříve práva volného slova! Ujasněme si všechny obrovské možnosti, jež nám skýtá znovunabytá svoboda jednotlivce, svoboda mínění a projevu a užíjme jich k poctivé hře vůči všemu a každému, jehož počínání máme možnost, právo i povinnost sledovat. Přestaňme se bát kritiky, přestaňme se ale hlavně bát odpovědnosti za ni, nevyhýbejme se jí, užívajíc odpovědné kritiky všude, kde se k tomu naskytá příležitost. Prospěch z ní je mnohostranný: záruka spolehlivého vedení pod trvalou, účinnou kontrolou veřejnosti na jedné straně a radostný pocit konstruktivní účasti při budouvatelské práci na straně druhé. — Vždyť otevřená kritika je soli demokracie, svědčí jí a posiluje ji, temně mručení sleduje zas jen temné cíle.

2. Zbavme se zajisté tíživé představy, že dřeme na jiné, že naši práci se zvyšuje cizí blahobyt. To nás naučil sociálně cítit kapitalistický liberalismus, národně-politicky pak německý útlak. Tehdy oprávně-

ný názor není již dnes — a hlavně nebude zítra — ničím než předsudkem nemyslicích či výmluvou práci se vyhýbajících. Nesmí být a jistě nebude podniku, jehož zisk by se neobrátil znovu ve prospěch těch, kdo jej vytvořili. „Hoden je dělník mzdy své“ a je jí hoden též jeho kolega-úředník, jeho vedoucí a představení, dělají-li svou práci dobře a prospívají-li podniku měrou, odpovídající jejich odměně. Prospěch podniku jeví se ovšem ziskem, ale účelem zisku musí být přímé či nepřímé jeho vrácení těm, kdož se oň zasloužili. Naše vláda postará se jistě — o tom jsme přesvědčeni — o náležité sešněrování bezpracného důchodu a o usměrnění národního hospodářství ve smyslu jeho zapojení do socialistické státní výstavby. Ne-ní dnes již frázi, že lid v podnikcích pracuje pro sebe, i když se s ovocem své práce zatím neshledává jinak, než v obsahu svého výplatního sáčku. Kdo tedy nepracuje nebo práci se vyhýbá, ten poškozují jen státní a tím své vlastní zájmy — nikoho jiného. Nebojuje proti vykořisťování, nýbrž sabotuje, tak jako za němců nesabotoval, nýbrž se ulejal na úkor druhých.

Mezi námi, kdo s vřelým srdcem pracujeme dnes na znovuvýstavbě našeho průmyslu, okupací a válkou tak krutě postiženého, je v těchto věcech jasno. Pracovat chceme, budeme a nežádáme nic, než spravedlivou kontrolu svého působení, upřímnou důvěru svých kamarádů a radostnou součinnost nás všech bez rozdílu.

A nyní dopis p. JUDr. Kabeše jun. "Zasláno na rozloučenou".

Zasláno na rozloučenou.

Nemyslete si, přátelé, že mé pěkné vzpomínky na desetiletou spolupráci s vámi budou seslabeny okolnostmi mého odchodu. Tak jako já ani nikdo z vás je nezpůsobil a víme dobře, že zde rozhodovaly zřetele a hlediska vyšší než aby mohly být ovlivněny pevným poutem vzájemné důvěry a přátelství, jež mezi námi bylo a které jsem tak vděčně oceňoval.

Doba mého působení v továrně Aero spadla bohužel v jedno s kritickými časy celého našeho průmyslu, ba i národa, o jehož zachování a čestné přežití okupačních hrůz byl veden všechen boj v prostoru, tak výstižně nazvaném „koncentrační tábor Protektorát“. Pravím se zvláštním důrazem, že šlo o čestné přežití a soudím, že my v Aerovce jsme tento úkol splnili.

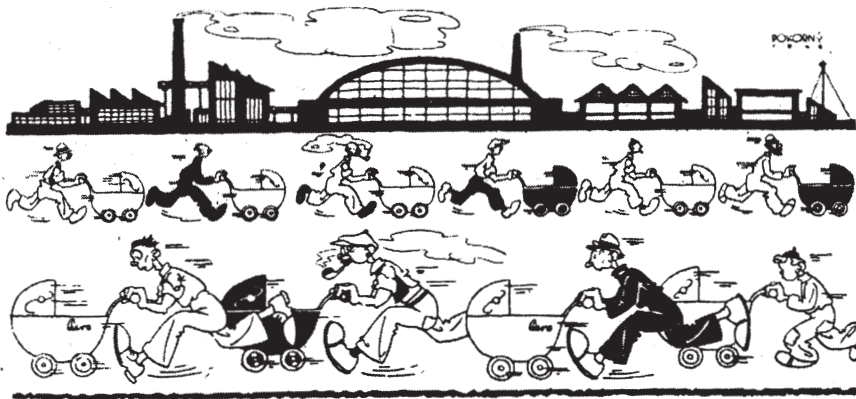
Nezbylo mnoho času k organizované výstavbě a průmyslovému plánování tam, kde šlo o udržení samostatné existence závodu, o maximální omezení zbrojní výroby i o nejsnesitelnější úpravu pracovních podmínek osazenstva. Víte, že Aerovka byla snem totálně nasazovaných občanů, hrozcích se přeškolovacích metod Junkersky, Letova a jiných Němci ovládaných pražských závodů. Naši němečtí dohlížitelé postrádali u nás nejen obrazů vůdce a nebožtíka státního presidenta, ale zejména onoho ducha otročiny, jímž dovedli tak rafinovaně znásilňovat těla i duše pracovníků svých vlastních továren. A nestačili se divit, že mezi vedením závodu a osazenstvem je tak dobrý, přátelský poměr.

Mé celé působení v Aerovce bylo zaměřeno k jeho vytváření a udržování. Je mně radostným zadostiučiněním, že jsem na této cestě neztroskotal.

Odcházím, vyzbrojen k další činnosti cennými zkušenostmi těžkých let. Děkuji vám za všechnu vaši podporu a sympatie a přeji vám, aby Aerovka se samostatností své existence neztratila svou pověst továrny spravedlivé a uznalé vůči všem spolupracovníkům dobré vůle a odpovědné práce. S hrstkou těch ostatních vypořádejte se pak k svému vlastnímu prospěchu rychleji a bezohledněji, než jsme to dovedli my.

22. února 1946 Dr. Vladimír Kabeš mladší

(Aero noviny, ročník II., č. 4. (13.), březen 1946)



Odpočínme si od politiky. Na stránkách Aero-NOVIN se objevily i vtipy různé kvality. K těm lepším patří fór k náhradnímu programu továrny.

Továrna Aero poctivě zajíždí každý vyrobený vůz.

Při pátrání po chybějících číslech Aero-NOVIN jsem narazil na jejich pokračovatele - Aero N.P. Vysočany. První číslo tohoto časopisu vyšlo 15. července 1949 a jak dlouho vycházel jsem nezjistil. Pro nás již tato historie tak zajímavá není - aerovky se již dávno nevyráběly. Přesto jsem neodolal, abych vám neukázal jak tento "Aerovkář" vypadal. Z poválečné historie AERO zase kousek přístě.

- JK -

N. P. VYSOČANY

Časopis zaměstnanců továrny AERO, nár. podnik

Ročník I.

V Praze dne 10. prosince 1949.

Číslo 6.

1879



1949

21. prosince dožívá se generalissimus J. V. STALIN 70 let

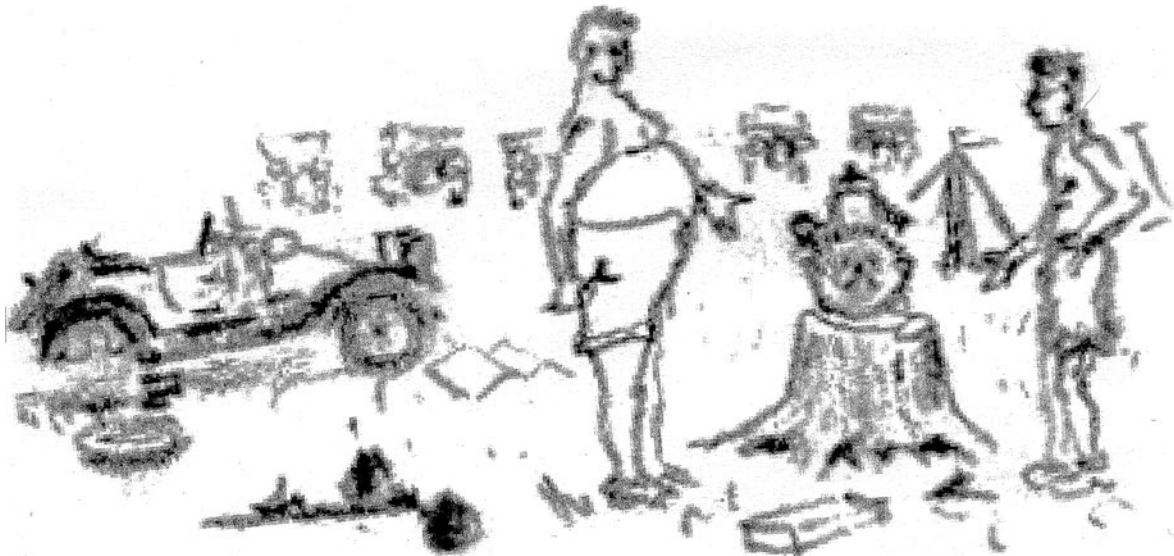
»Se jménem generalissima J. V. Stalina vstoupí do dějin SSSR a dějin celého světa slavná vítězství Rudé armády. Pod vedením velikého vůdce a organisátora J. V. Stalina přistoupil Sovětský svaz nyní k mírové výstavbě, aby dosáhl opravdového rozkvětu sil socialistické společnosti a aby splnil nejlepší naděje svých přátel na celém světě.«

V. M. MOLOTOV.

Z historie ACC Praha

Otec a dítě

Nejstarší pamětníci počátečních let obnoveného ACC Praha si po přečtení titulku jistě vzpomenou na "nesmrtelnou" dvojici aerovkářů - otce a syna Webersinkových a jejich aerovku Fifinu. Tuhle trojici jsme v klubu přímo zbožňovali.



Po delší době se do našeho archivu vrátila otcem psaná "Kronika FIFINY" - půvabné to dílko v hrabalovském stylu, kterým bychom vás rádi postupně potěšili. V tomto čísle uvádíme první dvě stránky kroniky, kde se dozvíte hlavně zajímavé podrobnosti z předválečných let, kdy otec byl zaměstnán v továrně AERO. Přepis je doslovný včetně překlepů. Na obrázku, který jsem vyrobil do rodinného alba v roce 1973, jsem zachytil situaci z parkoviště Aero Rallye v soběšínském kempu, která se mnohokrát opakovala ať už na soutěžích nebo při rekreačních jízdách. Komentáře netřeba, snad jenom to, že otec - jsa drobné postavy - vážil tak kolem 50-60 kilo, hmotnost dítěte se pohybovala mezi cca 110 až 130 kilogramy.

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

Na inserát ve Svobodném Slově Prodám Aero 662, Zn.3800 Kč.68088. Odpověď ze dne 1.2.1967. Psal mě p. Antonín Čech, Dělnická 24, Praha 7.

Řekl jsem si podle nové vyhlášky 80. Omezují rychlost motocyklů na 80 km rychlost v hodině.- Na to jsem nebyl zvyklý a mašina teprve né, ta jezdila kde byla viditelnost 90-110 v hodině.

Začal jsem kalkulovat, za moto zaplatím 348 Kč daň 200 Kčas pojistku a nejméně 200 Kč za garáž a teď kolik bych zaplatil za pokuty do roka pro rychlou jízdu, ta potvora nebyla zvyklá jezdit pomalu, já mám rád svobodu a volnost ale né lenost, mašinu také nebudu škrtit.

Aero 662 se platí daň 700 Kč. má to lepší stabilitu jsou to čtyři nohy má to sklo před sebou a střechu nad hlavou dá se v tom jeti i za horšího počasí pohodlně mohu si i pokuřovat a jeti můžeme tři.Děcko by mě motorku strhal matku nemohu nechat doma aby nebyl nějaký malér ten můj Jamrtálský klenot nemůže vůbec na nohy a já jí kňouru nebudu doživotně obskakovat, Pán Bůh ji nechce, maminka tatínek také né Lenoch se jí rád zbavil.-Já jsem již starý dědek a těch pár pátků co

budu ještě živ si mám otrávit život. Pane Bože co mně tak trestáš jedovatými ženami (ona je každá druhá žena jedovatá, a já mám tu smůlu že vždycky nachytám se na tu druhou).

Aero 662 má rychlost neomezenou /nebudu platit pokuty pro rychlost/těch 120-130 km za 2hod. mě také udělá, mě to stačí republika není tak veliká všude se s tím dostaanu moc to nežere bude to přece jen pohodlnější než moto Jest-li někam přijedu o 1/4a neb 1/2 hod.později to mně nevadí mám to placené jsem v důchoděnemusím píchat hodiny Placení za garáž odpadá /nejsou/na ty čtyři nebo nejvýš pět let co se snad při dnešním rozmachu motorismu dá na našich dál-nic jezdit mě to stačí, pak stejně bude nejrychlejší pěší doprava a bezpečná všady se dostanete. Abych si utahoval řemen a šetřil na držitele 603 až bych z toho chcípal jako to dělají druzí, řekl jsem si takový vůl nebudu, vrátím se zpátky do mládí v roce 1930-1932, jsem pracoval v Továrně Aero Vysočany a tam jako frézař a hoblíkář jsem přešel z leteckého oddělení na první výrobu Aerovek .- Všechno se dělalo primitivním způsobem stroje byly staré všechny na ploché řemeny poháněné z transmise od stropu na strojích byly tři řemenice dvě krajní byly volné prostřední byla pevná jeden řemen rovně natažený a druhý křížem na zpáteční chod stroje na sáních frézy byly dorazy které se daly podle potřeby posunout na délku potřebného hupu při dorazu posouvali vidlicemi které přehazali střídavě řemeny na prostřední pevnou řemenici na chod tam a zpět. O nějaké úplně přesné prácičko dnes se nedá vůbec mluvit,Měřidla jsme měli vodováhu,šuplěru na desetinu milimetru měřila a hlukoměr také na desetinu přípravky zpočátku vůbec žádné jen Velký svěrák kterému jsme říkali hovado Dva chlapi měli co dělat aby ho dali na stůl frézy ale byl tak báječný že nikdy neexistovalo aby z něho něco pohnulo měl šikmé pohyblivé pakny a tu upínanou věc si přitáhnul dolů a tím zaručeně držel Jinak jsme měli jenomsamé šrouby a šponajzny plechy a dřevvené špalíky na upínání vše by-lo na dnešní dobu tak primitivně vyráběnoa přitom to bylo přesnější než se vyrábí dnes samá kontrola a montáží to pak nemůžou dát dohromady musejí tp připasovat.

Vrtal jsem tam bloky motoru na Aero 662, nejprve se porovnal válcovou frézou spodek pak vršek vždy na dvě třísky první na hrubý odliteka druhámalá načisto pak se to obrátilo aznovu jedna na hrubo pak přeměřit hlobkoměremna čistou míru na druhém stroji jsme to položily na bok a vrtali se díry pro písty, strčila se tyč s nožema do díry projela se na hrubo dala setam nová tyč na přesnou míru pro výbrus,Tyč se vyndala a šroub se povolilpopojelo se se stolem na druhou díru to se odměřilo jenom hloubkoměrem podle stolu /nonius přesné tam nebyly/.-Za 8 hodin jsme udělali čtyři kusy 12 kusů za 24 hodin.Jediná práce která se tam dělala na tři směny.-Nejpitomnější práce frézařská tam byla segment ruční brzdy to se muselo na dvakrát přejíždět a přitom tobyltvrký material byl to jen otočný svěrák a podle oka to naklepnout kladivem.

Postupem doby začaly dělat přípravky tak tošlo trochu lepší a hlavně objednali od Volmana horizontální vrtačku specielní že vrtali dvě díry najednou a tak docílili že se jich dělalo dvacet čtyři kusů za den.

Nechci čtenáře této kroniky otravovat nějakou práci a technickýmy udaji což by bylo nezáživné a chci hned přistoupit k věci, jak to bylo a co jsme s tím zažily za zábavu krable srable a.t.d.

Syn říká kdo chce zažít dobrodružství nemusí ject na západ dělat kovboje

A Ť S I K O U P Í A E R O V K U !

Pokračování příště

Odpočínme si chvílku od aerovek a nahlédneme do dřevních dob automobilu. Původně jsme ani nechtěli kapitolu o parních automobilech uvádět, ale i ta je zajímavá a dnes téměř nepublikovaná.

Z knihy V. Heinze a V. Klementa Z DĚJIN AUTOMOBILU z r. 1931 vám nabízíme 1. pokračování o automobilech na páru.

Z historie automobilu

48

PÁRA V DOPRAVĚ

NICOLAS - JOSEPH CUGNOT.

Francie 1769.

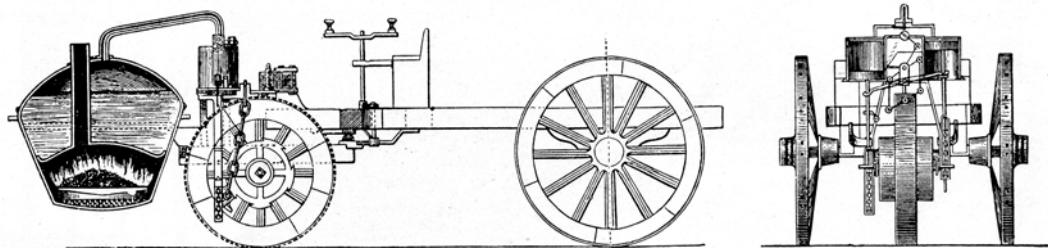


NICOLAS JOS. CUGNOT (* r. 1725 ve Voidu v Lotrinsku) působil jako inženýr v Německu. Inspirován snad četbou o pracích Papinových, ale ještě spíše zprávami o časově bližších parních strojích anglických, dal už r. 1763 v Bruselu Brezinem sestrojil malý model parního vozu, o němž se nezachovaly podrobnější zprávy. Po šesti letech se Cugnot objevuje v Paříži, kde pracuje o voze hnaném parou. Právě v

tu dobu švýcarský inženýr Planta nabízí ministrovi války markýzovi de Choiseul mimo jiné vynálezy i "vůz pohybovaný účinkem vodní páry vyráběné ohněm". Ministr zvěděv, že toutéž věcí se zabývá Cugnot (na něhož byl snad upozorněn hrabětem Saským), pověřil Plantu, aby Cugnotovy práce přezkoumal. Vzácný příklad ušlechtilé nesobeckosti Planta shledává Cugnotův vynález ve všech směrech lepším svého, a ministr ukládá Cugnotovi, aby na státní náklad provedl vůz, který počal v malém. Vůz provedený v pařížském arsenálu, jezdí r. 1769 v přítomnosti ministrů, vysokých důstojníků a jiných diváků, obsazen čtyřmi osobami, rychlostí 1800 - 2000 toises (asi 3,3 - 3,8 km) v hodině. Měl dva jednoduše pracující válce a písty působily střídavě na přední kolo. Máje však malý kotel, mohl jeti najednou asi jen čtvrt hodiny, načež bylo stejnou dobu čekati na novou páru.

Nicméně tyto zkoušky a patrně i jiné jízdy byly tak úspěšné, že Cugnotovi uloženo, aby sestrojil druhý vůz únosnosti 8 - 10 milliersů (4 - 5000 kg), jehož mělo býti používáno k dopravě děl. Vůz byl dohotoven koncem r. 1770 a zaplacen 22.000 livry. Nejlepším svědectvím Cugnotova úspěchu je dopis, který Královské společnosti umění a věd v Metách napsal gen. markýz de Saint-Auban, který byl odpůrcem vynálezu, odsoudiv jej jako "stejně důmyslný jako neužitečný". Podle něho vůz "vykonal cestu z Paříže do Vincennes, ale na několikrát, poněvadž kotel byl příliš malý a vezl 6.500 liber". Jiné zprávy vypravují, že vůz, který nesnadno bylo řídit, jednou narazil na zeď a pobořil ji, což - podle zprávy listu "Moniteur", uveřejněné několik dnů po smrti Cugnotově - zabránilo používání vozu.

Cugnot r. 1772 dostal od krále Ludvíka XV. roční pensi 600 fr., ale osud jeho vynálezu byl zpečetěn. Jeho ochránce, markýz Choiseul,



Se strany.

Parní vůz N. J. Cugnota.

Zpředu.

upadnuv už dříve v nemilost, byl poslán do vyhnanství, a na Francii se brzy poté přivalí revoluce. Cugnot ztrácí svou pensi, vůz stojí opuštěn v arsenálu, kde jej od ničivých rukou revolučního výboru zachrání jen gen. komisař dělostřelectva L.N. Rolland, jenž konečně docílí i uložení jeho v Conservatoire des Arts et Métiers r. 1799. Tomuto inteligentnímu muži děkuje svět nejen za tento čin, nýbrž i za nejcennější zprávy o Cugnotově úspěchu.



Zatím Cugnot žije, jako tak mnoho nešťastných geniů, v tísní, r. 1789 odchází do Bruselu, ale vrací se záhy do Paříže, aby pokračoval v trudném životě. Konečně aspoň z bídy je vytržen, když Napoleon, zatím už "první konsul", na doporučení Institutu mu vykazuje pensi 1000 fr.

Ale "otec automobilu" se netěší dlouho této skrovné odměně a umírá v podzimu r. 1804 v době, kdy Anglie je jevištěm zdařilých jízd parních vozů Trevithickových.

Bronzový pomník, který odhalil r. 1913 prezident francouzské republiky R. Poincaré ve Voidu (Meuse), připomíná jeho památku i tragedii.

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

- pokračování příště -

!!! Aerovkáři - nepřehlédněte !!!

Přicházíme opět s prosbou - prohledejte své archivy.

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

Dále není jasné, zda vycházela předválečná "Aero Car Club Revue" ještě v r. 1939. Ročníky 1937 - 38 máme, vč. úvodního čísla z r. 1936.

Z předválečných Aerovkářů nám chybí pouze č. 19. - 20.1936 (asi dvojčíslo).

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

Náklady uhradíme. Redakce Aerovkáře předem děkuje.

!!! Aerovkáři - nepřehlédněte !!!

Národní technické muzeum v Praze na Letné před poslední etapou rekonstrukce

V prvním čtvrtletí roku 2010 by měla být zahájena III. a poslední etapa rekonstrukce, do níž jsou zahrnuty prostory knihovny, depozitářů a restaurátorských dílen. Budou vybudovány další tři expoziční sály a rekonstrukcí projde i vnější fasáda budovy a oplocení areálu. Předpokládané investiční náklady činí 165 milionů korun. Etapa by měla být ukončena počátkem roku 2012. Během ní budou dotvářeny jednotlivé expozice, v roce 2010 mimo jiné i expozice "Doprava". Pokud se podaří dodržet harmonogram prací, mělo by být NTM na podzim roku 2010 opět otevřeno pro veřejnost.

První etapa rekonstrukce byla zahájena v roce 2003, o rok později byla ukončena. Stála 58 milionů korun. II. etapa na ni pro nedostatek financí nenavázala. Až začátkem roku 2005 byl na II. etapu schválen investiční záměr s objemem 215 milionů Kč. Byly dokončeny části rozpracované v I. etapě (zejména dvě patra kanceláří a prostory archivu), dále proběhla stavební obnova vestibulu, foyerů v jednotlivých podlažích, schodiště, kinosálu a dvou výstavních a pěti expozičních sálů.

Výhledově by měla být v roce 2016 zahájena výstavba nového muzejního objektu na sousedním pozemku, finanční náklady by mohly dosáhnout až 1,5 miliardy korun. V Čelákovicích by měly přibýt ke stávajícím depozitářům další. V areálu bývalého lokomotivního depa Masarykova nádraží v Praze by mělo být nákladem 500 milionů korun vybudováno železniční muzeum.

Do redakce nám zaslal kolega Petr Klusák dvě fotografie s prosbou, zda někdo ze čtenářů na nich pozná osoby a aerovky. Pokud je poznáte, zašlete nám zprávu do redakce. Předem děkujeme.



Memoriál F.A. Elstnera - 29.8.2009



Na pozvání Vládi Techla, aerovkáře z plzeňského Veteran Car Clubu, jsme se poslední srpnovou sobotu zúčastnili druhého ročníku vzpomínkové jízdy

na cestovatele F. A. Elstnera. Zlákalo nás hlavně to, že je zde vypsána samostatná kategorie pro vozy Aero a účast celkově omezena rokem výroby 1948. A ukázalo se, že to byla dobrá volba. Již při našem příjezdu byla náves malé obce Útušice jižně od Plzně zaplněna ve slunci se lesknoucími skvosty převážně československé výroby. Mezi nimi se promenovaly dobově oblečené posádky a všude úsměvy a pohoda, žádný spěch a nervozita. Přivítání pořadatelů, přejímka vozidla,



zaplacení symbolického startovního, kávačka v přilehlé restauraci a můžeme se dát ještě před startem do splnění několika úkolů, abychom se nemuseli při jízdě rozptylovat. První na start přiburácely motocykly, po nich aerovky, dále škodovky následované automobily dalších značek. Každá posádka byla na startu představena a poté už nic nebránilo vychutnávat pečlivě vybranou a bezchybně označenou trať. První etapa končila v Lužanech, kde pro nás pořadatelé připravili prohlídku zdejšího zámku, který byl sídlem známého architekta, stavitele a v neposlední

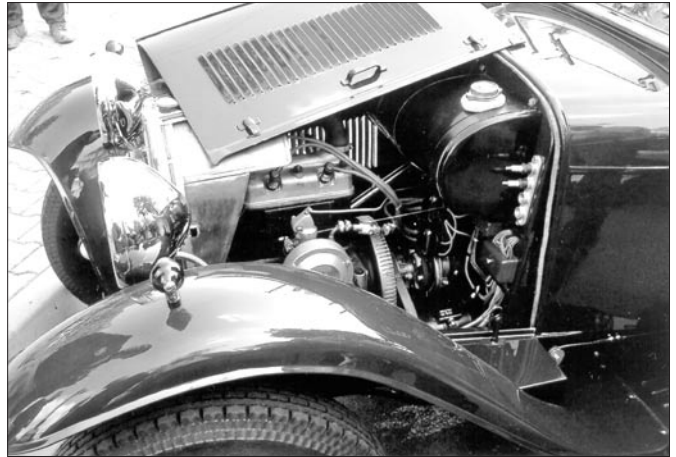
řadě mecenáše vzdělání Josefa Hlávky. S obdivem jsme vyslechli přednášku průvodkyně o nelehkém osudu tohoto vzdělance a prohlédli si mimo jiné i stavební projekty, které za svého života zrealizoval. Po prohlídce sluncem prozářeného zámeckého parku jsme odjeli do blízkých Přestic, kde byl na zdejším náměstí cíl této jízdy. Po nezbytném občerstvení v místní restauraci zbylo ještě dost času na diskuzi s ostatními účastníky této velice zdařilé akce. Mezitím již pořadatelé vyvěsili výsledky. Vzhledem k tomu, že se jízdě zúčastnil i Karel Šebesta, bylo o vítězi naší kategorie předem jasno. Čest ACC Praha dále hájili manželé Popelářovi s Aero 662 na místě třetím a naše maličkost na pomyslném pátém stupínku.

Po převzetí cen a nezbytném fotografování jsme se vydali na zpáteční cestu k domovu s odhodláním zúčastnit se této zdařilé akce i příští rok. Takže kolegyně a kolegové, poslední srpnovou sobotu v roce 2010 si naplánujte cestu do Plzně, stojí to za to!

Šlesingerovi z Černošic

Aerójízda 2009

Po dvou letech se Aerójízda, v poslední době jedna z mála akcí ACC Praha, vrátila do Černošic. Jindra s Líbou Šlesingerovi připravili příjemnou akci aerovkářům na závěr motoristické sezóny a já bych toto setkání nazval komorním. Předně proto, že se nejedná o žádnou soutěž, ale skutečné setkání aerovek a aerovkářů. Do Černošic také přijíždějí dávní (určitě ne zapomenutí) aerovkáři, kteří již aerovku nemají. Další příjemnou událostí bývá, zřejmě je to náhoda, že se zde představí právě zrenovovaná aerovka. Letos to byl "litr" Štěpána Jeníka - velmi elegantní sladění barev i propracování. Na fotkách sice barvy vozu (tmavě fialová a béžové polstrování) nevidíte, ale pohled do útrob snad něco prozradí.



Trasa vedla CHKO (chráněnou krajinnou oblastí) Český kras. To hovoří samo za sebe, jak jsme si užívali jízdy a kochání se přírodou. Jindra nás v itineráři seznámil i se zajímavostmi, např. u obce Vráž stojí jakýsi bezprisorní stožár vysokého napětí (bez drátů), člověk by řekl, že ho zapomněli demontovat, a on je to zatím testovní stožár pro bezdrátový přenos elektrické energie. Část obce Malé Přílepy se jmenuje Teplá stráň. Celkem logicky - je to stráň směřující k jihu, ale Jindra nám vysvětlil, že se o název zasloužili čtyři kamarádi se "stejným zaměřením".



Zlatým hřebem výletu byla návštěva historického vodního "Mlýnu u Veselých". Rodina Veselých, která mlýn vlastnila snad 300 let, dostala znárodněný majetek zpět v 90. letech. Zřejmě pounorová "elita" o něj neměla zájem a tak sloužil snad jako sklad. Díky tomu se zachovalo i vybavení a současný Pan otec rozjel po nejnutnějších úpravách původní živnost. Opravdu se ve mlýně začalo mlít obilí. To ale nebylo k živobytí a tak vše krásně opravil a nyní mlýn slouží jako plně funkční turistická atrakce. Původní vodní turbína vyrábí

el. proud, který dodává do sítě, a z výtěžku Pan otec částečně hraří provoz (foto z parkoviště u mlýnu).

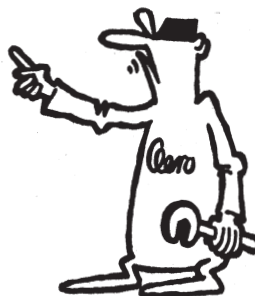
Všechny aerovky dojely do cíle, byť některé na laně. Jak jsem se již zmínil, že je zde vždy předvedena nějaká nová aerovka, tak je pravidlem, že je ještě tak "syrová", že právě ta sama nedojede. Je to

však bráno jako jízda testační, tudíž to každý bere jako samozřejmost.

Večer byl zasvěcen historickým technickým automobilovým filmům a klábosení o aerovkách.

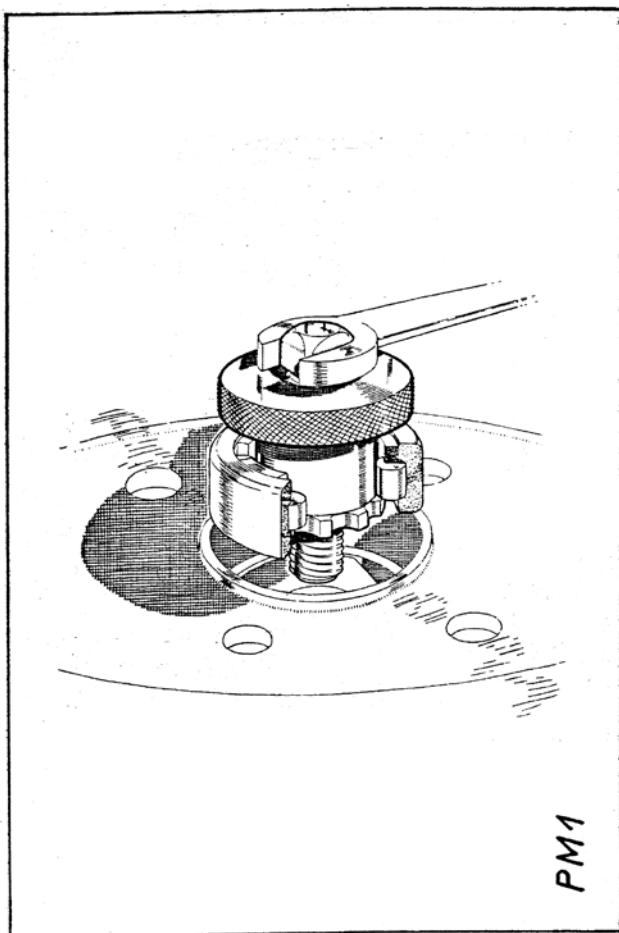
Ještě se musím zmínit, že jsme opět postrádali našeho nejvyššího představitele Jirku Zítka - škoda.

Jindrovi a Libě patří dík - JK -

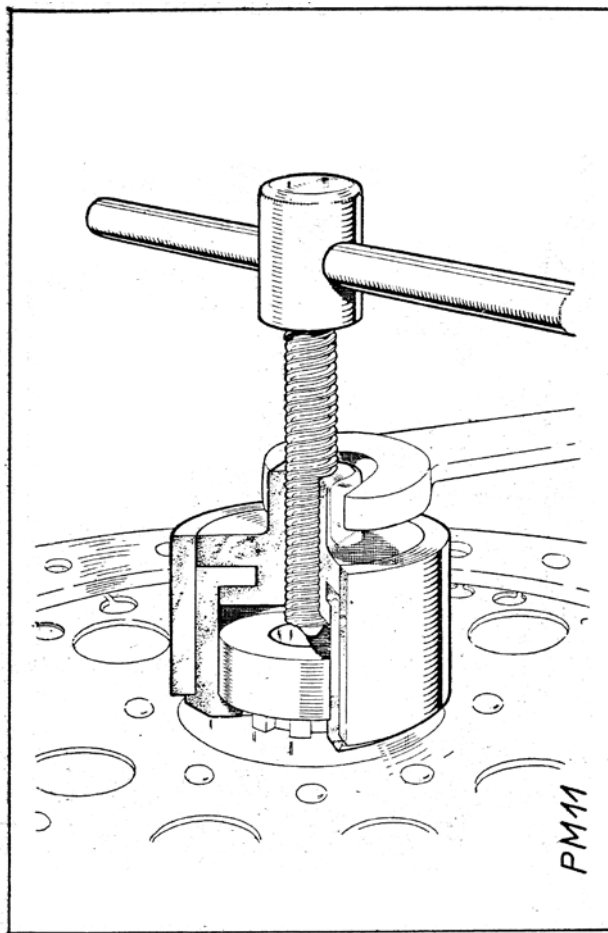


Ještě se vracíme k motoru, dnes uvádíme montážní pomůcky k motoru A 50 a povšimněte si originálního popisu pomůcek NM 12 a NM 13. Je zřejmé, že došlo k chybě a pomůcka NM 12 má být pro matici setrvačnicku motoru A 30.

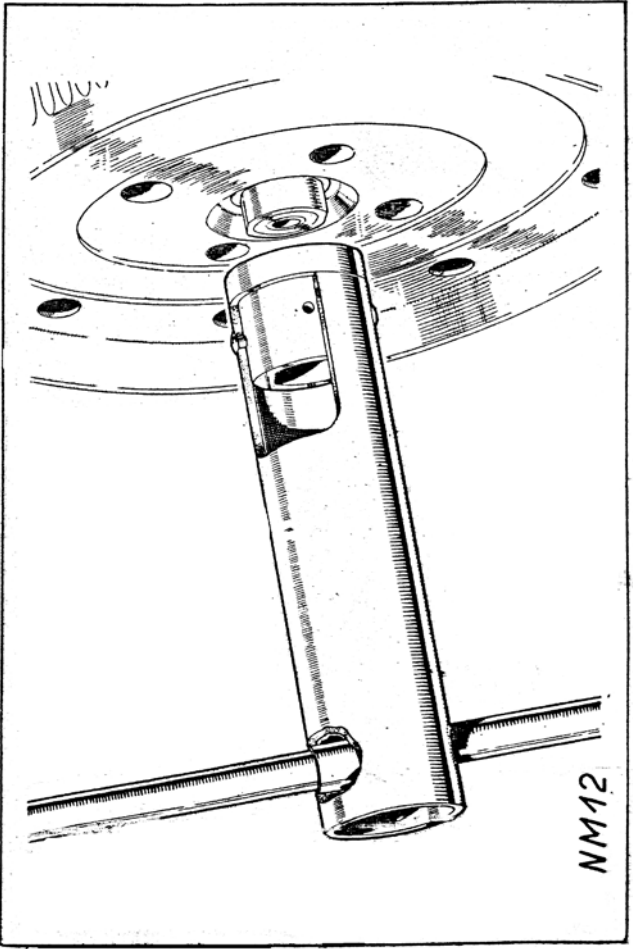
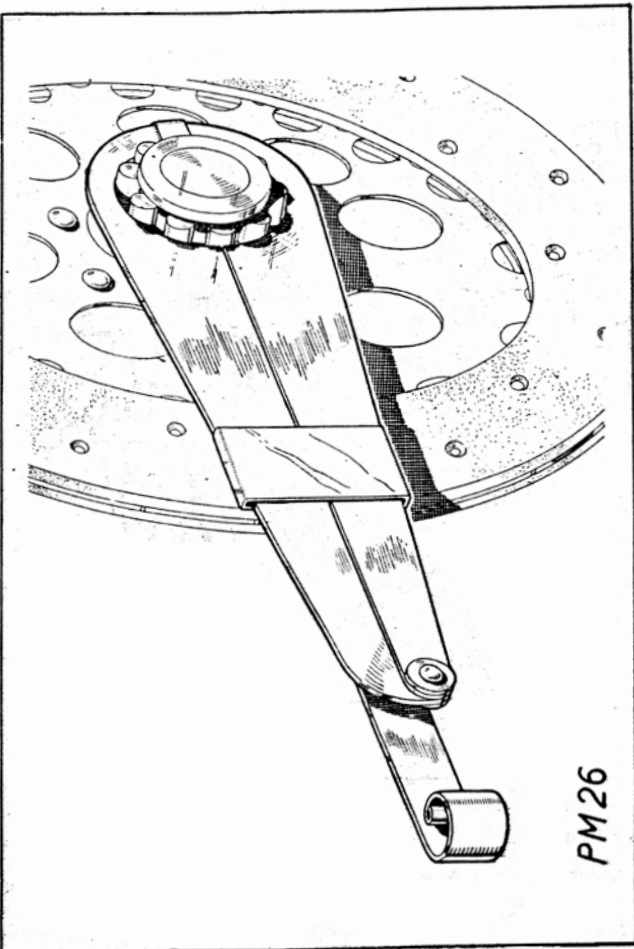
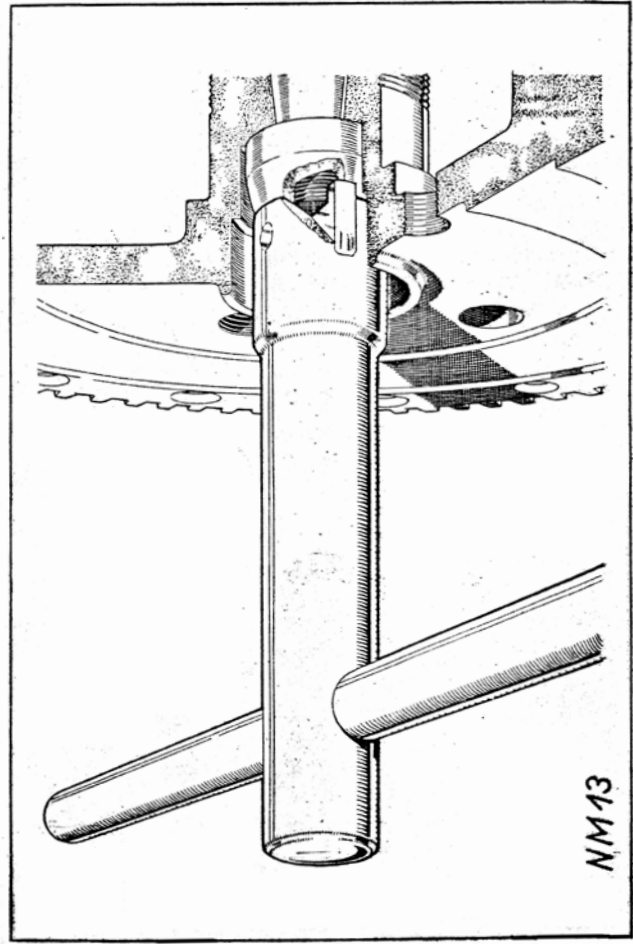
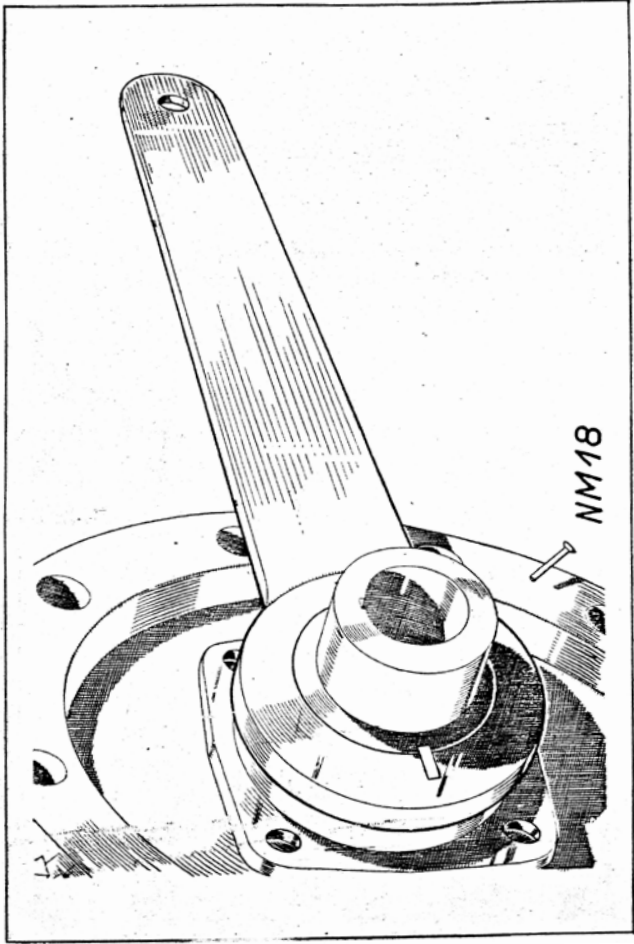
- PM 1 - *Stahovák ložiska spojky AERO 50*
- PM 11 - *Stahovák ložiska pastorku přímého záběru AERO 50*
- PM 26 - *Svérka pro montáž válečkového ložiska setrvačnicku AERO 50*
- NM 12 - *Klíč matice setrvačnicku AERO 50*
- NM 13 - *Klíč matice klikového hřídele AERO 30 a 50*
- NM 18 - *Klíč matice ložiska setrvačnicku AERO 50*



PM1



PM11



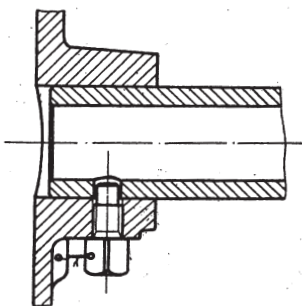
Do technické rubriky jsme dostali příspěvek od Petra Klusáka z Brna.

POJISTKY PÍSTNÍHO ČEPU

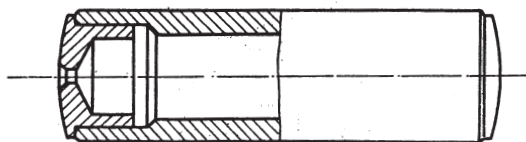
Pístní čep musí být pojištěn proti vysunutí z pístu. Selže-li toto pojištění, dochází zpravidla k velmi vážné poruše motoru. Kalený pístní čep poškodí nebo i zničí válec rýhami. Od pojištění pístního čepu požadujeme:

1. nejvyšší provozní bezpečnost,
2. výrobní jednoduchost,
3. snadnou montáž a demontáž.

Během vývoje spalovacího motoru se objevilo několik různých způsobů pojištění pístního čepu. Jedním z nejstarších byl šroub, procházející čepem a okem pro čep (obr. 290). Bylo to pojištění dosti pracné a šroub sám musel být ještě pojištěn proti uvolnění. Dosti dlouho se používalo pojištění pomocí mosazných, bronzových nebo později elektronových čoček (obr. 291). Čočky musely být dostatečně do čepu naraženy, jinak se během provozu uvolnily a často se pak rozdrobily opakovanými nárazy. Naražením se však zvětšil prů-



Obr. 290. Pojištění pístního čepu šroubem



Obr. 291. Pojištění pístního čepu čočkami

měr čepu na koncích, a proto musely být takové čepy broušeny až po naražení čoček. Aspoň jedna z čoček byla provrtána, aby teplem roztažený, mezi čočkami uzavřený vzduch nepřitlačoval čočky stále ke stěně válce a tím se zbytečně neopotřebovaly. Pro značnější váhu čoček mosazných nebo bronzových se přešlo, zvláště u pístů pro letecké motory, k elektronu. Také toto pojištění bylo poměrně nákladné. Jedinou jeho výhodou byla malá potřeba místa.

U malých aerovek bylo použito zátek pro pojištění pístního čepu, které byly fixovány nýtem. Pokud jsou pouze naraženy s přesahem, nutno jednu ze zátek provrtat.

Převzato z publikace: Rieger, Alois: Písty a jejich příslušenství.

Poznámka: Alois Rieger byl majitelem známé brusírny a slévárny pístů v Hradci Králové, jeho výrobky nesly značku RIAL. Vyráběl m.j. písty pro firmu AERO.

Historie jedné Aerovky

12. pokračování o renovaci A 662 od F. Kundráta

Opravy spouštěčů.

V 11. pokračování jsme rozebrali spouštěč s mechanickým zasouváním pastorku. Po demontáži spouštěče očistíme jednotlivé díly. Pro čištění součástí spouštěčů platí stejné zásady jako u dynam.

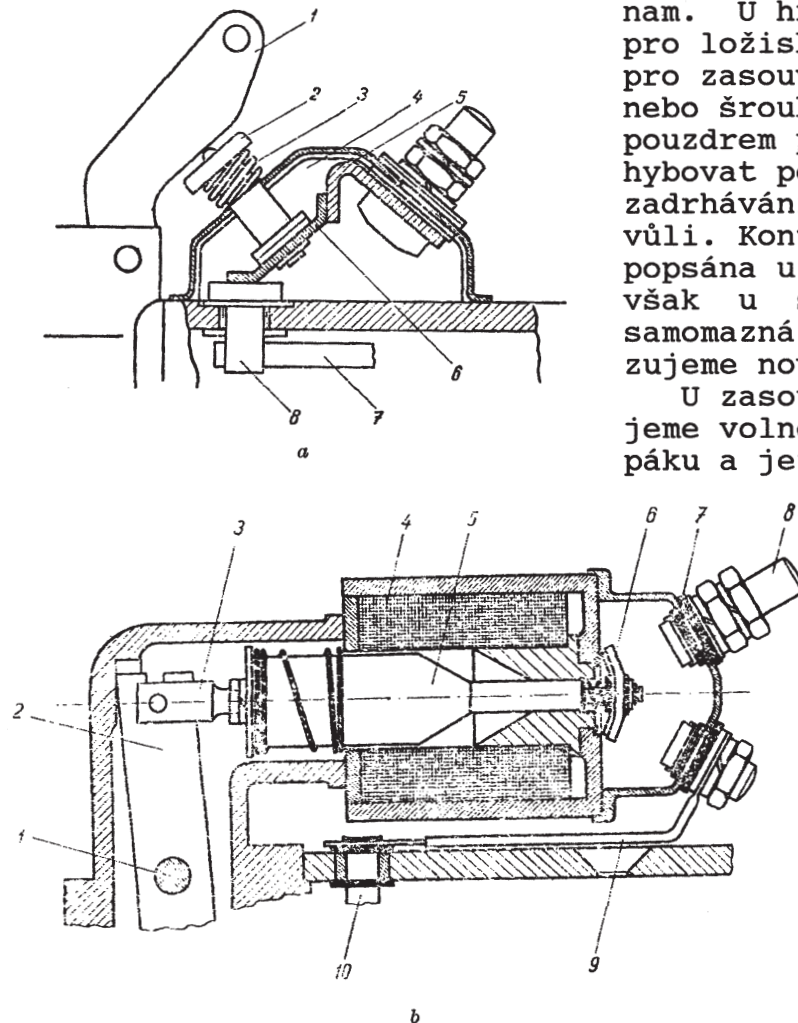
U spouštěčového motoru kontrolujeme nejdříve vzhled statoru a rotoru. U budícího vinutí přezkoušíme napětím 230 V přes žárovku,

není-li spojeno na kostru. Ohmatáním zjistíme, zda se nadměrným oteplením nepoškodila izolace. Je-li v pořádku, chová se vinutí při tlaku prstů jako jednolitý celek. Poškozená izolace se projeví charakteristickým tmavohnědým až černým zbarvením případně zápachem. Při ohmatání slyšíme praskot drolicí se izolace a vinutí ztratilo svou tuhost. Nakonec zkontrolujeme stav spojů jednotlivých cívek a vývodů. Zkusíme, zda nejsou cívky uvolněny, zda nejsou poškozeny pólové nástavce a osazení statoru pro břemenový a komutátorový štít.

Rotor prohlédneme stejně jako u dynam. U hřídele zjišťujeme stav ploch pro ložiska a drážek, příp. šroubovice pro zasouvací mechanismus. Stav drážek nebo šroubovice kontrolujeme záběrovým pouzdem pastorku. Pouzdro se musí pohybovat po hřídeli naprosto volně bez zadržávání a nesmí vykazovat přílišnou vůli. Kontrola zbývajících částí byla popsána u dynam. Na rozdíl od dynam se však u spouštěčů používají výhradně samomazná ložiska. Většinou je nahrazujeme novými.

U zasouvacího mechanismu kontrolujeme volnoběžku s pastorkem, zasouvací páku a její čep, spínač a brzdící podložky. U pastorku zjišťujeme stav zubů, nemá-li prasklinu, nejsou-li poškozeny pružiny a správnou činnost volnoběžky. Tu nejprve provedeme otáčením ve směru volnoběhu střídavě pomalými a rychlými pohyby. Dobrá volnoběžka klade tomuto otáčení nepatrný odpor a nesmí zadržávat. Při rychlém otočení v záběrném směru musí volnoběžka okamžitě plynule zabírat. Přejít z volnoběhu do záběru musí být rychlý. Jen tak se projeví případné opotřebení vnitřních součástí volnoběžky.

Spouštěče s mechanickým zasouváním mohou být vybaveny dvěma druhy spínačů: mechanickým, zapínaným zasouvací pákou, ovládanou



Obr. 47. Spínače spouštěčů s mechanickým zasouváním:

a) mechanický; 1 zapínací páka; 2 klobouček; 3 pružina; 4 izolační vložka; 5 kontaktní úhelník; 6 kontaktní můstek; 7 vodič budicí cívky; 8 kontaktní šroub; b) elektromagnetický; 1 čep zasouvací páky; 2 zasouvací páka; 3 vidlice kotvy spínače; 4 vinutí spínače; 5 kotva spínače; 6 kontaktní můstek; 7 izolační podložka; 8 kontaktní šroub; 9 vývodní pásek; 10 vývodní svorník

lankem nebo táhlem a elektromagnetickým, který se zapíná tlačítkem. U mechanického spínače, kterým jsou vybaveny aerovky, kontrolujeme hlavně povrch kontaktního šroubu, můstků a úhelníků. Tlakem na klobouček čepu kontaktního můstku se přesvědčíme o správné činnosti pružiny spínače a nakonec přezkoušíme zkoušečkou na 230 V stav izolačních vložek. U brzdy zjišťujeme stav fibrových, ocelových, případně profilových podložek a pružin s opěrnými miskami. Pružiny bývají buď spirálové nebo ploché, vypouklé. Smysl navinutí spirálových pružin je shodný se smyslem otáčení rotoru. Na to musíme dbát při kontrole, neboť není vyloučena jejich záměna při dřívější opravě.

KuFr

Uložíme Váš motor Aero 30HP na gumu . . .



Majitelé nejnovějších typů vozu 30 HP mají motory uloženy na gumě. Jízda s takovým vozem je mnohem příjemnější a tišší.

Továrna myslela při zavádění této novinky i na Vás a dodala nám soupravy pružného uložení motoru, hodící se i pro vozy předcházejících seríí.

Montáž nového zařízení i se změnou konsol motoru, systému výfukového a zachycování reakcí motoru provádíme v jednom dnu za pevnou cenu Kč 480.-
Členům A. C. C. povolujeme 10% slevy.

Guma pohlcuje téměř všechny vibrace motoru. Vůz je tišší a poskytne Vám pravý požitok z jízdy.

Pošleme pro Váš vůz a dovezeme jej zase do Vaší garáže. Prosím, zatelefonujte nám.

Aero

SERVICE, Praha X., Poděbradova 21. 38792, 22934.

Aero Service školí personál venkovských Servisů a školila řadu samostatných řemeslníků. Ví více o vozech Aero než kdokoliv jiný. Proto pracuje spolehlivěji a rychle.

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 5, 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