



2011

# 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



Dovolená aerovkáře

č. 3



## Vážení aerovkáři,

spočítali jste někdy, kolikátou lékárničku již ve voze za svou řidičskou kariéru máte? Mně se to po třiačtyřiceti letech aktivního sezení za volantem auta spočítat nepodařilo.

Snad jsem měl to štěstí, že jsem nikdy nemusel autolékárničku otevřít, kromě ošetření jednoho celkem drobného úrazu při pracovním nasazení, tedy ne při autonehodě. Přesto v autě (i v aerovce) vozím nejméně tři lékárničky, snad z lenosti

ty "prošlé" přesunout do lékárničky domácí nebo proto, že v žádném případě nezpochybňuji přítomnost lékárničky ve voze.

Po přečtení úvodníku Honzy Martofa v *Motor Journalu* - *Ještě jednou lékárničky* jsem považoval tohle téma v úvodníku Aerovkáře za zbytečné. Asi každý z nás někdy prošel nějakým zdravotnickým školením, ale v rámci autonehod je množství možných zranění nepřehledné a logicky si člověk řekne, že jako laik ani nepozná, jak zraněnému pomoci, aby mu ještě více neublížil. Tedy pokud sám při pohledu na následky nehody nezkolabuje. Už se vidím, jak začnu studovat obsah lékárničky a barevné pseudo-pokyny při noční nehodě u zraněného, jemuž stříká krev z poškozené tepny. Myslím, že jsem dost otrlý, abych dokázal vzít pásek z kalhot nebo rukáv z košile a ... a neomdlít.

Ale! Nedávno se v denním tisku rozhovořil zdravotník ze záchranné služby o povinné resuscitační masce. Upozornil na skutečnost, že tato schválená pomůcka je naprosto nefunkční, protože netěsní a laik si ani nemusí všimnout, že zraněnému nepomáhá. Je již podán návrh, aby tato pomůcka byla z povinné výbavy vyškrtuta. V honbě za ziskem z milionů prodaných lékárniček se taková drobnost opravdu nedá odhalit včas!?

Ještě musím vysvětlit, proč jsem dal slovo **prošlé** do úvozovek. Byla to výzva motoristům, aby nepotřebné lékárničky někam odevzdali s tím, že budou využity jako humanitární pomoc rozvojovým zemím. Pobavilo mě to již tím, že někde chceme **prošlý** tedy v podstatě nebezpečný zdravotnický materiál použít k ošetření lidí (nebo to nejsou lidé?), když u nás by to asi nevzal ani zvěrolékař (doma s prošlým obvazem asi problém mít nebudeme). A to jsem se neubráníl myšlence, jak si takovou "humanitární pomoc" někdo výnosně zprivatizuje.

Zbývá popřát vám všem, abyste se autonehodám - aktivním i těm pasivním - vyhnuli a aby naše autolékárničky "prošly" nerozbalené.

- JK -

**Rychle a vždy bezpečně jedete s autožárovkami:**



**DUPLOLUX**  
**PHILIPS** **SELECTIVA**



26. května 1901 se narodil nezapomenutelný

**Bohumil Turek**

Ke 110. výročí této události si Turčina připomínáme snímkem z jeho rekordní jízdy

Praha-Paříž-Praha,

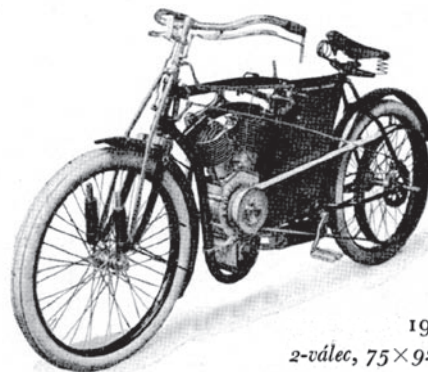
která se konala 24. července 1933.

LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.



**Z historie ACC Praha**

**Kronika "FIFINY"**  
pokračování osmé  
(text nebyl upraven)



1905.  
2-válec, 75×92 mm, výkon 5 ks.

Líbilo se jí tam jak strnadi lezli až do chat ale byly mlsní žrali loupáky, knedlíky, housky a o chleba nestáli to nechali myším pak tam měli 3 m. od chaty díru divoký králicí ale ty byly opravdu divoký lítaly jako blesk, bylo tak jako malý štucel samý chlup a velký uši, večer kdyžto vše ztichlo tak se jich tam páslo 15-20 kousků.

24.6.67. Návrat z dovolené, v jednu hod. odpoledne jsem naložil Klenota abych se ho nejdříve zbavil /po staru se žít nedá a se starou teprve né vyjeli jsme do lesa v tom největším kopci škyt a mašina shasla couvl jsem zpátky a to samé v největším kopci zase zhasla scházelo asi 5 metrů a né to vyject to jsem asi 6x opakoval a vždy beznadějně. Pak se mě to přeci povedlo malý přítok benzínu jsem zjistil závadu, dvakrát jsem rozebral karburátor profukoval hadici vše pořádku ale vždy na 200-300 metrů a zhaslo čistil svíčky, očistil reflektory aby lepší viděla aby se nebála. Slunce strašně hrálo a já trčel v Křepenicích tam se nedalo nic montovat pro slunce strašné vedro. Vyndal jsem gurtu a tlačil jako blbec za Křepenice na kopec ještě jeden kluk mě pomáhal Klenot mě zastupoval dělal tam šoféra až se nám to podařilo těch 6 km uject na Cholín to byl výkon od 1-do 4 hod. - přijel tam autobus z Technometry - garáž-mistr Šiška se mě na to podíval to je ucpaný rozebrali jsme karburátor počtvrté, krystýr jsme sebou neměli tak se to muselo kousek po kousku řádně profouknout, byl tam malinký kousek korku na pohled byla díra skrz vidět ale po nafouknutí se to ucpalo.- Jelo to pak jako drak našel jsem tam děcko a

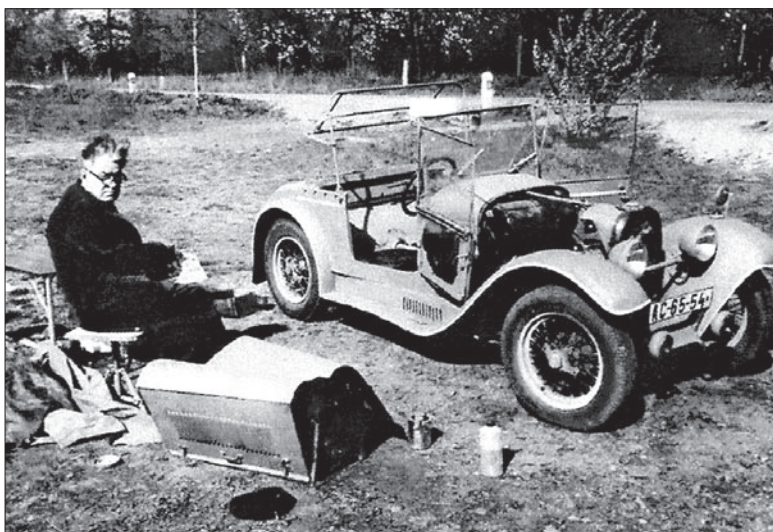
matku a hlásím jim že už odjíždím z Cholína, aby tam počkali že pro ně přijedu. Za hodinu a čtvrt jsem byl v Jamrtále vylodil klenota a jel jako gangster spátky /co to dalo/ za hodinu a pět minut jsem tam byl, když mě vytrestala teď jsem se jí pomstil, musela dohánět co zameškala. -Vypil jsem dvě limo /Fuj to byl hnůj/ v životě jsem to nepil a teď to musím pít jako dobytek nadělanej jsem jako dort a žízeň že se o ní můžu opřít, vykouřil jsem jednu cigaretu naložil trosečníky a odvezl je domů, ruce jsem měl zamazané jako bych dělal celý týden v továrně a vůbec se nemyl. -Tady jsem dostal za vyučenou že člověk není nikdy chytrý a na takovou volovinu nemůže přijít a je to úplně jednoduché, to už stárnem a blbnem svedeme to na sklerósu abychom nevypadaly kór tak hloupě on ten úřad národního zdraví dobře ví /má ty výzkumné ústavy a statistiky/ kdy má poslat lidi do důchodu že už nejsou k ničemu.

2.7.67. Zájezd k vodě na koupání, směr Cholín, žádné vzrůšo, to je nudné a nezvyklé.



8.7.67. Zájezd Orlické jezero u přehrady stanové tábořiště, je to tu dobré tři studny bez vody, hospoda vysoko nad přehradou, samoobsluha vařit si sám koupání dobré, spojení parníkem také společnost celkem dobrá samé auto a moto tábořiště rozlehlé, silniční spojení dobré.

9.7.67. počasí se zhoršilo tak jsme zabalili stan a bagáž uklidily do auta a jeli parníkem na Orlík chvílemi poprchávalo ale to nám nevadilo na koupání to nebylo, jako den předtím to bylo krásně teplo. Odpoledne odjíždíme z přehrady je tam hodně dlouhý kopec až k hlavní silnici ku Praze. Jsme asi 200 metrů od hlavní silnice a mašina zastaví /přehřátá/ v chladiči bylo málo vody a já jsem jí zapoměl přilejt vařilo se to zle pozvolna jsem to doléval aby to neprasklo šel jsem do vesnice pro vodu dolil jsem to ale mašina že nepůjde, to bylo zlé.- Pustily s kopce a také nic, zatlačily jsme to do postraní silnice aby se mohlo laborovat. Svíčky byly mokré ale od vody to bylo



kritické /jak se tam dostala/ ach jo nadá se nic dělat a hlava musí dolů, naplánováno a provedeno ach jeje pýsty plavou ve vodě na to by to nejelo. Vysušíme to hadrama a dáme dohromady, roztlačíme jednou dvakrát nic a potřetí si dvakrát čuchla, to už bylo dobré znamení že má snahu se umoudřit a po mnohém pátém tlačení, čištění a vypalování svíček po každém roztáčení nám to konečně chytlo i na oba válce najednou, ještě sice několikrát zhasla než se vycákala z výfuku přebytečná

voda. Pak když už nám chvíli motor běžel bez zhasnutí tak jsme konečně nasedli a dojeli pak už celkem bez závad do Prahy, ovšem se dvěma a půl hodinami zpoždění.

Připravil Karel Jičínský, foto zapůjčil Mirek Vít

- Pokračování příště -

## Drobnosti z archivu

O Aero-Spexoru 1933 (z tisku):

**Ztracený vůz Aero-Spexoru nalezen.**



*Cestovatelé před odjezdem: (zleva) Eva Elstnerová, V. Suda, J. Doubek, F. A. Elstner, ing. Petříček.*

projela již šťastně nejtěžší etapu svého zájezdu a dorazila přes Saharu do Biskry, odkud nastoupí po krásné silnici cestu do Alžíru.

Jak jsme v minulém čísle oznámili, ztratil se výpravě Aero-Spexor nedaleko vesničky Sebha v Africe modrý vůz s posádkou manželů Elstnerových. Brzy poté došla potěšující zpráva, že vůz i posádka byla šťastně nalezena po dvoudenním bloudění pouští jižně od Murzuchu v noci podle světelných signálů. Nepříjemnou příhodu zavinila větrná bouře, která vůz pískem zasypala, takže pokračování v cestě bylo vyloučeno.

Výprava plzeňských sportovců Aero-Spexor vedená Mg. Ph. Doubkem

zájezdu a dorazila přes Saharu do Biskry, odkud nastoupí po krásné silnici cestu do Alžíru.

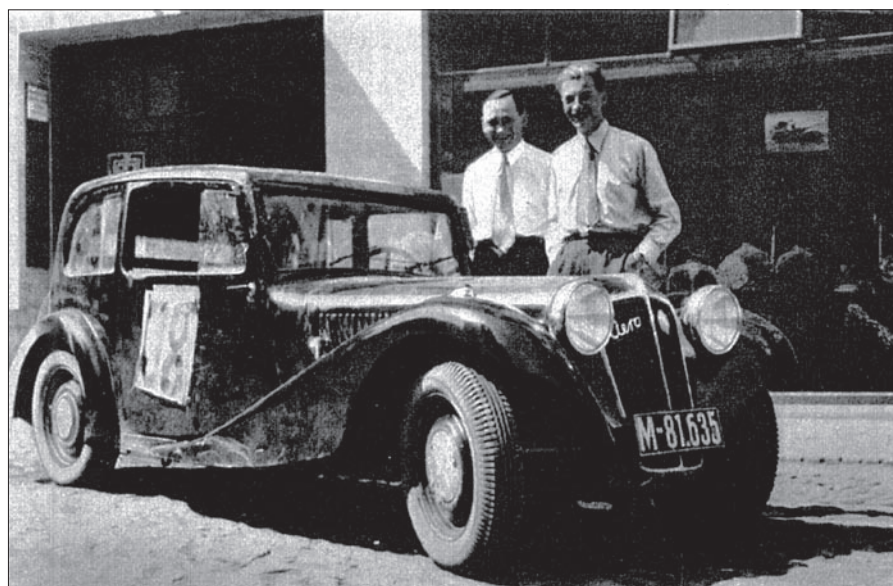


Foto ke zmínce o účasti aerovek v závodě "Napříč Podkarpatskou Rusí" (koncem června 1934) v knize o aerovkách (Jičínský) na str. 67. Na snímku vítězové závodu Janík a Vohanka z Opavy na voze Aero.

Z tisku 1933: **Vynález, který měl zameziti zvíření prachu automobilem**

Od motoru byl poháněn vyssávač, z něho vedly čtyři trubice ke kolům, prach zvednutý koly byl odssáván a shromažďován do zvláštního rezervoaru na voze, odkud jej automobilista čas od času měl stranou silnice ukládati. Budme rádi, že byly nařízeny jen lékárnicky. (Pozn. red.). Vynálezce nechtěl uznati, že zvedání prachu způsobuje vzduch, zvířený pohybem vozu a nemohl pochopiti necitelnost automobilistů, kteří dále sužují pocestné prachem, ač byla vynalezena tak jednoduchá odpomoc.

Z tisku (30. léta):

### Dámy v auto- a motosportu

Není dnes zvláštností, vidíme-li na ulici dámu za volantem auta. Do nedávna však bylo to mimořádným zjevem. Kolik rozruchu působil dříve nejen u nás, ale i v cizině start pí Elišky Junkové na automobilových závodech. Dnes účastní se dámy i závodů a nikdo nepokládá jejich účast za zvláštnost. A nemůžeme též říci, že by závodnice hrály úlohu outsiderů při motorových soutěžích. Často ocitne se již dáma při závodech v čele, před rutinovanými jezdci. Ani my nezůstáváme pozadu



za cizinou a máme své osvědčené závodnice, které dobyly již celou řadu úspěchů na závodních drahách. Naše jezdkyne forsírují spíše cestovní a malé vozy před závodními "bouráky". Z našich závodnic jistě každý zná dvě nejznámější: pí E. Slavíkovou a pí J. Zavřelovou (pozn. Jič.: později Kadaňskou), které neopominou žádnou soutěž. Nelze opominouti ani pí Šorelovou, sl. Vlčkovou a pí Veselou, které již často zasáhly do boje. Máme však nejen dámy za volantem, ale i na motorkách. I tyto drží se statečně. Nejagilnější z nich jsou sl. Hladká ("Bramborová princezna"), pí Kovářová

a sl. Keimarová, které spatříme na silničních závodech, stejně jako dist. tradu nebo v soutěžích pravidelnosti.

Naším dámám schází jen ještě příležitost získati náležitě rutiny na zahraničních závodních drahách, aby se mohly zařadit mezi závodnickou elitu, kam jistě svými schopnostmi patří. f.š.

Z tisku 1950:

### Zájmová skupina AERO

Při Autoklubu Praha-střed byla utvořena zájmová skupina majitelů vozů Aero, dále majitelů vozů Aero-Minor, Topolino, zájmová skupina neslyšících a zájmová skupina KOVO a.s. IV. Přihlášky přijímá sekretariát odbočky v Praze II., Václavské nám. 62. Majitelé vozů jednotlivých značek se pravidelně scházejí, vyměňují si rady a zkušenosti, v případě potřeby si pomáhají, vyměňují součásti a podobně. (Svět motorů, ročník IV, číslo 79, str. 261)

K Historické rubrice ještě najdete na stranách 7 a 8 pokračování z brožury 40 let středočeských strojiren n.p. závod Vysočany z r. 1959.

*Historickou rubriku připravil Karel Jičínský*

kteří z taktických důvodů (viz intervence na ministerstvech) ponechali jedno místo sociálním demokratům.

Výrobní situace v roce 1931 byla v Aerovce jasným obrazem poměrů ve výrobě letadel v celostátním měřítku. Tato situace byla v důsledku naprosto nedostatečných položek krajně kritická a tak, jako obvykle, nesli veškerou tíhu obtíží zaměstnanci. V Aerovce se vysazovalo jako jinde, i když ne v tak velkém měřítku. Podpory nezaměstnaným, kteří si chodili korporativně potvrzovat průkazy na „pracák“, byly vypláceny podle Gentského systému, tj. podle výše placených příspěvků.

Během tohoto roku byly postaveny dva prototypy. Apb 32, výzvědný letoun s motorem Walter Jupiter 450 k s rychlostí 215 km/hod., a vojenská školní letadlo A 46 s motorem Hispano Suiza 300 k a rychlostí 196 km/hod.

V příštím roce 1932 se krize přestrojila. V Aerovce byla výrobní situace krajně napjatá. Vysazování bylo na „střídačku“ a kdo nebyl právě době zapřán, byl venku trochu děle, nebo byl i propuštěn.

Objednávky pro tento rok byly celkem minimální. Většinu práce tvořily opravy. I když to byla výnosná práce, všechny zaměstnance uživit nemohla. Prototyp byl postaven pouze jeden. Bylo to vlastně vylepšení staršího typu A 11 a nesl typové označení A 211. Mimo několika malých úprav na konstrukci trupu tam byl zamontován motor Walter Castor o 240 k a nový typ byl hotov.

Výroba prototypů v továrně se v roce 1933 omezila na dva prototypy. Lehký bombardovací A 100 s motorem Avia 650 k a s rychlostí 270 km/hod. a bombardovací A 101 s motorem Praga „Asso“ 800 k s rychlostí 256 km/hod. Rok 1934 byl sice o jeden prototyp bohatší, ale jednalo se jen o vylepšený typ známého „Kosa“. Byl to školní sportovní letoun A 134 s motorem Walter Jupiter o 120 k s rychlostí 164 km/hod.

Další bylo letadlo A 102 celokovové konstrukce. Byl to hornoplošník s křídly u trupu lomenými k vůli lepšímu výhledu pilota. Mělo francouzský motor Gnome Rhone typu Mistral s 800 k. Tato stíhačka s rychlostí 450 km/hod. byla tehdy jednou z nejrychlejších na světě.

Pro porovnání je třeba připomenout, že tehdejší světový rekord rychlostní pozemních letadel na speciálně postaveném letadle byl 490,8 km/hod. Její přistávací rychlost byla uměrná k její rychlosti, což je průvodní zjev všech těžších rychlých letadel.

Díky německé špiónážní klice, která vlastně ovládala vedení Vojenského studijního leteckého ústavu, se tato stíhačka v sérii nevyrobila. Byla to velká škoda, neboť její výkony byly více než slibné.

## Letadlo Ae 200

Jako třetí prototyp zhotovený v roce 1934 bylo letadlo AE 200. Bylo zkonstruováno a zhotoveno v neuvěřitelně krátké době dvěma měsíci. Bylo to turistické dopravní letadlo pro 4 osoby, postavené speciálně na objednávku ministerstva veřejných prací k mezinárodnímu závodě turistických letadel každoročně v Evropě pořádanému. Muselo odpovídat různým podmínkám soutěže, kterých bylo větší množství.

Ae 200 byl dolnokřídový letoun, dost bizarního, nezvyklého tvaru. Rychlost měl téměř 260 km/hod. a minimální rychlost 54 km/hod. Byla zhotovena dvě letadla tohoto typu, která se obě v závodě čestně umístila a získala první cenu teamovou. Je proto možno říci, že tento typ byl úspěšný a jen nedostatek finančních prostředků zabránil tomu, aby se dělala nějaká větší série.

## První návštěva sovětských letců v Praze

Do této doby spadá také návštěva sovětských letců v Praze. V srpnu 1934 přiletěli na Kbelské letiště tři velké kovové čtyřmotorové letouny typu ANT - 6, jejichž posádka byla našimi hosty. Byl to velký div na tehdejší dobu a je jisto, že představitelé první republiky to umožnili jen pod tlakem veřejnosti, která si začala uvědomovat nebezpečí hrozící z fašistického souseda.

Vedoucím výpravy byl tehdejší velitel civilního letectva Unšlicht, dále náčelník generálního leteckého štábu Rudé armády Chripin, velitel vojenského ukrajinského letectva Inganis a mnoho jiných významných sovětských činitelů. Celkem 29 osob.

Toho roku se Sovětský svaz po prvé zúčastnil svými výrobky mezinárodní letecké výstavy v Paříži. V té době byl také v Sovětském svazu zkonstruován osmimotorový kovový letoun „Maxim Gorkij“, pro 60 osob. Bylo to tehdy největší letadlo na světě.

## Poměry na závodě

Velice zajímavě se utvářely v továrně poměry po pracovní stránce. Na jedné straně se pracovalo i v noci na některých nových typech i na uvedeném již letadle Ae 200. Na druhé straně byli někteří zaměstnanci vysazováni z práce a jako nezaměstnaní byli odkázáni na podporu v ne-

zaměstnanosti. Konstrukce pracovala naplno, neboť se čekaly objednávky v důsledku nic dobrého nestibující politické situace. Ministerstvo národní obrany však již v tu dobu vyjednávalo o dodávce celokovových dvoumotorových bombardovacích letadel typu Marcel Bloch z Francie 200. Jejich dodávka se neuskutečnila, ale byla ujednána jejich licenční výroba, která však byla zahájena až po dvou letech.

Rok 1935 začal šifrou Národní rady čs. na výcvik 1000 pilotů. Nutno však poznamenat, že ač výcvik pilotů byl v celonárodním zájmu, musel každý adept pilotního výcviku zaplatit 3000 Kčs.

To bylo a zůstalo mnohým nepochopitelnou záhadou, neboť situace stále více nasvědčovala tomu, že válka bude nevyhnutelnou.

Z konstrukce na závodě vyšel jeden prototyp, a to další verze Ae 100, který měl značku Ab 101. Byl v něm zamontován licenční motor Hispano Suiza-Skoda-Ydvs 750 k a rychlost letadla byla cca 260 km/hod. Továrna žila ze starých objednávek a jejím největším zdrojem příjmů byly opravy.

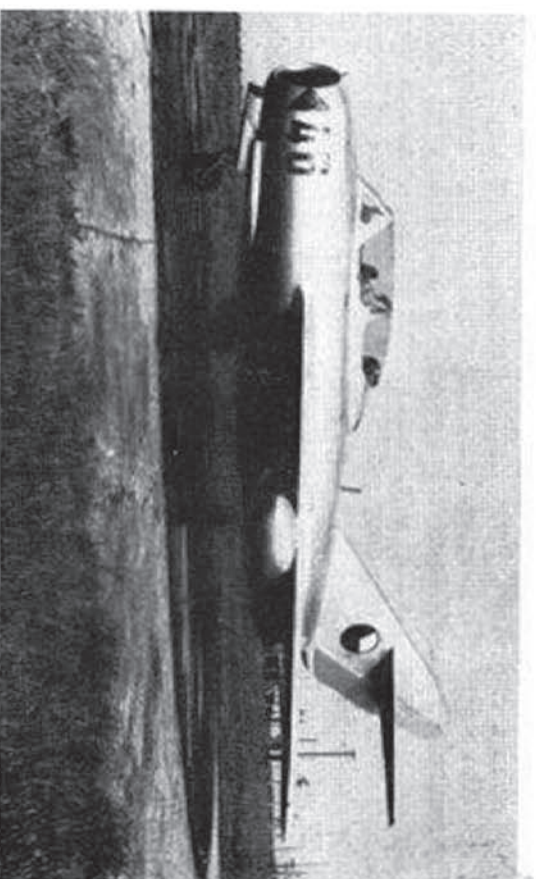
V polovině roku bylo rozhodnuto o licenční výrobě „Blochů“. Byl horečně sháněn materiál a překreslovány výkresy.

## Rok výroby „Blochů“ a dvěstěčtyřky

V roce 1936 začalo pomalu končit tak zvaných sedm hubených let, které naše letecká produkce produkovala a při tom se přirozeně svezlo i zaměstnanectvo Aerovky. Práce bylo pojednou víc než dost. Dodělávaly se zbytky a opravy z minulého roku a začala se plnou parou rozjíždět licenční výroba celokovových „Blochů“, jak se všeobecně říkalo typu MB 200.

Byl to hornokřídový dvoumotorový bombardovací letoun s motory Walter 750 k a s rychlostí 245 km/hod. Podvozek byl pevný, nezatahovací. Tomuto letadlu se povšechně na letišti říkalo benzínový žralok, pro jeho neúměrnou spotřebu benzínu k nevalné rychlosti. Proto nejčastěji bylo to, že se místo bomb namontovaly nádrže na benzin a letělo se o koussek dál, anebo se do trupu namontovaly bombovnice a zavázily bomby a mohlo se pak letět tak z Prahy do Brna.

Jinak výrobně byla tato letadla velmi snadná, neboť se jednalo o tak zvanou krabicovou výrobu, čemuž i odpovídal tvar trupu. Těchto letadel byla zhotovena velká série za pomoci Letova, který se na této výrobě přizpůsobil aspoň určitým počtem zadních částí trupu, aby jeho akcionáři nepřišli zkrátka.



Školní rychkový letoun

Při výrobě tohoto letadla se přeskolovalo mnoho truhlářů na klem-píte, protože se dřeva v leteckví používalo stále méně. V tomto letadle nebyl dřeva ani kousek. Popisují tuto výrobu hlavně z toho důvodu, aby bylo patrné, co nám do licenční výroby prodala jako „spojence“ Francie, která měla již letouny s aerodynamickými tvary, zatahovacími podvozky a o značné rychlosti. Toto nám ukazuje, jak to s námi „spojenci“ na západě mysleli a co jsme mohli od nich očekávat. To viděl každý pracující člověk, jen ti, kteří rozhodovali ve státě, neviděli, nebo nechtěli vidět nic.

Kromě „Blochů“ bylo zkonstruováno a v sérii vyráběno letadlo vlastní konstrukce Ae 204. Byl to dolnokřídový dvoumotorák velmi dobrých vlastností s motory Walter-Polux 350 k a s rychlostí 310 km/hod. Zde můžete trochu srovnat rozdíl mezi oběma typy, i když účelové není možno tato letadla stavět vedle sebe. Další verze tohoto typu měla již zatahovací podvozek vlastní tovární konstrukce.

Jak uvedeno, práce bylo dost, a proto byli do továrny přijímáni noví zaměstnanci. Přijímání se dělo podle starého receptu. Především z práce a potom ostatní, kteří museli prodělat tvrdou zkoušku z oboru, do kterého byli přijímáni. Hlavně však nesměl to někdo mít politicky rozmazané, protože do zbrojních podniků komunisté nesměli.



Redakci Aerovkáře,

podarilo se mně získat fotografie ze srazu majitelů Aerovek v Bohdanči v r. 1933 a tak je s několika řádky textu posílám jako příspěvek do Aerovkáře. V některém minulém čísle uvádí pan Zapadlo, že fotky z tohoto srazu jsou notoricky známé a je zbytečné je opětovně zveřejňovat. Nevím sice, které měl na mysli, ale já jsem se s nimi (s výjimkou jedné - vjezd ze Šípkovy ulice na náměstí) doposud neseťkal.

Srdečně zdraví Petr Klusák

Jednou z prvních hromadných prezentací vozů AERO se stal I. sjezd majitelů těchto vozů dne 28. května r. 1933 v Lázních Bohdaneč. V Pamětní knize města Bohdanče II. díl (fond: Archiv města Bohdanče, kn. č. 2) píše kronikář a tehdejší ředitel městského úřadu František Vosáhlo na str. 286 následující:



"28. května učinili do bohdanečských lázní zájezd majitelé malých vozů Aero. V Bohdanči jeli čtyřstupem a bylo jich napočítáno 355 vozů! Lázeňská správa darovala všem přítomným aerovkářům oběd. Odpoledne prohlédli si všichni účastníci lázeňský podnik a město. S aerovkáři

přijelo 1012 účastníků a 18 redaktorů velkých časopisů. Sjezd se velmi vydařil a všichni byli spokojeni."

Tento sraz avizoval "Východočeský Republikán" na str. 5 ze dne 26. května 1933 pod názvem "První sjezd majitelů aut Aero v Lázních Bohdanči" následující zprávou:

"Na zprávy o pořádání tohoto sjezdu přihlásilo se v sekretariátu Aero Car Clubu, Praha II., Poříčí 28, hned v prvních dnech tolik účastníků, že je zajištěn jeho zdar. Správa Lázní Bohdaneč je připravena pohostiti velký počet účastníků, avšak je nutno přihlásiti se včas. Kdo přijede neohlášen, anebo přihlásí se později, bude na sjezdu v Bohdanči samozřejmě také vítán, avšak nelze jemu ani jeho posádce zajistiti bezplatné pohoštění na banketu. Sraz pražských účastníků je v neděli 28. t.m. o půl 8. hodině v Praze na Poříčí, sraz mimopražských na silnici z Chlumce n. Cidl. o půl 11. hod."

Na fotografiích z tohoto sjezdu je zachycen vjezd automobilů ze Šípkovy





ulice na bohdanečské náměstí, průjezd vozů kolem lázeňského Gočárova pavilonu směrem k další lázeňské budově (dnešnímu pavilonu Veselý). Přihlížející sedí jednak na balkonu Gočárova pavilonu, jednak stojí u lázeňské cesty nedaleko dnešního Hudebního pavilonu (v pozadí je vidět kostel svaté Maří Magdaleny). Na seřadišti automobilů lidé stojí před vchodem do Gočárova pavilonu a auta jsou seřazena na parkové cestě - stromové aleji - vedoucí ke Gočárovu pavilonu od silnice, procházející Bohdančem z Prahy do Pardubic. Při pohledu přes zadní kapoty vozů od silnice Praha - Pardubice je v pozadí vidět hlavní průčelí Gočárova pavilonu, navrženého tímto slavným českým architektem v kubistickém slohu.

Petr Klusák



*Pozn. red.: Není tak úplně pravda, že jsou snímky neznámé. Velmi podobné fotografie z tohoto sjezdu jsou v Aerovkáři z r. 1934 (v r. 1933 ještě nevycházel). Za příspěvek děkujeme.*

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

## Z historie automobilu

56

### PÁRA V DOPRAVĚ

DAVID GORDON. Anglie 1824.

David Gordon dostal r. 1822 patent na vůz poháněný "živelnou silou". Sestával z parního stroje o vysokém tlaku podle vzoru Trevithickova s ozubenými koly, která pracovala v dráze uvnitř velkého otáčivého bubnu o průměru asi 9 stop. Uveden v činnost, stroj stoupal uvnitř bubnu asi jako číní veverka ve známých bubnech, a otáčení sdělené bubnu pohybovalo vozem, připojeným vpředu k bubnu.

Je případně v literatuře uváděn pod názvem "Squirrel" (veverka).

Kdežto o tomto voze nenalzáme zpráv, že by byl býval proveden, vstoupil druhý, neméně podivný Gordonův vynález do tehdejší praxe - sám Gurney ho použil u svého prvního vozu jako pomocného orgánu, ale u druhého už věc zavrhl. Podkladem byla myšlenka docílit na tehdejších



kostrbatých cestách náležitě adheze.

Podle patentu z r. 1824 navrhoval pro pohyb vozu ústrojí podobné koňským nohám. Bylo to šest vydutých železných noh, jichž dolejší konce byly opatřeny "chodidly" k odstrkování se od země. Aby nohy na silnici neskákaly aniž by zabíraly, použil zvláštních zvedacích tyčí. Byly vyduté a měly uvnitř malou pevnou tyč, která byla vytlačována spirálním perem. Tak se zvedací

zařízení prodlužovalo, když nohy zapadaly do dolíků v silnici, a nohy se zkracovaly, když narazily na hrbol v cestě. Věc dosti dobře fungovala, ale rychlost ovšem nepostačovala.

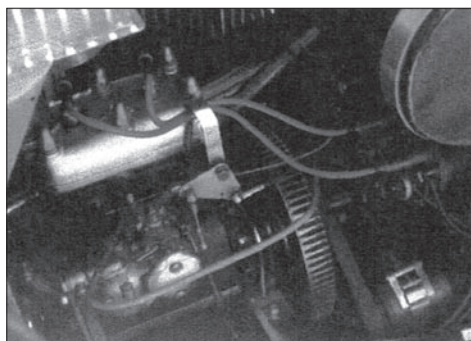
Gordon, který nebyl fantasta, nýbrž zcela rozumný a vážený technik, později sám uznal, že jediné možné použití síly je na kola a upustil od experimentů s nohami, které konal 6 nebo 7 roků na čtyřech různých vozech.

Jeho syn *Alexander* založil r. 1832 *Journal of Elemental Locomotion* (který možno pokládat za první automobilový časopis), aby ukázal "užitečnost - obchodní, politickou i morální - zavedení parní dopravy do všeobecného používání na silnicích království". 23. dubna 1833 svolal schůzi k utvoření společnosti, která by povzbuzovala používání páry k dopravě a v zemědělství. Byl i obratný inženýr a zhotovil plán parního traktoru, v němž snesl nejlepší výtvořky z četných strojů z desíletí rozmachu (1825-35). Předbíhaje daleko svou dobu, vyslovil už tehdy požadavek vyměnitelnosti částí, což je "důležitým momentem, když jsou nutny opravy".

- pokračování příště -



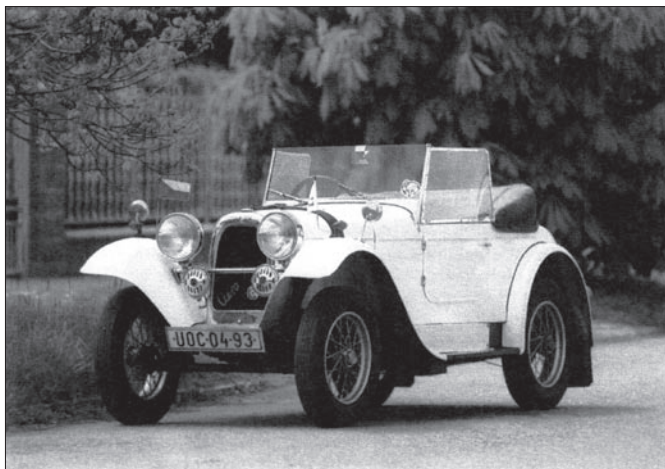
Aero 662



V roce 1970 jsem od kamarádky obdržel nabídku na koupi malé Aerovky. Po určitých problémech s koupí vozu, jsem ji nakonec přivezl domů a dodnes toho nelituji. Vůz pocházel teprve od třetího majitele. Z originálního technického průkazu vytištěného ještě na papíru připomínajícím plátno jsem se dozvěděl, že vozík byl vyroben na zakázku pro pana Bejšovce, zaměstnance továrny Aero.

Při koupi vozíku byla karoserie dodatečně upravena tak, že všechny sedačky byly vtěsná-

ny pod jednou střechou. Takto "vylepšenou" karoserii jsem velice rychle uvedl do původního stavu a jezdil a jezdil. Vyobrazený vůz vlastním již bezmála čtyřicet roků, k mé veliké spokojenosti. Zvládá cestování na krátké, ale i dlouhé vzdálenosti, třeba do Jugoslávie na dovolenou. Jezdí s elánem mnohem mladších vozů.



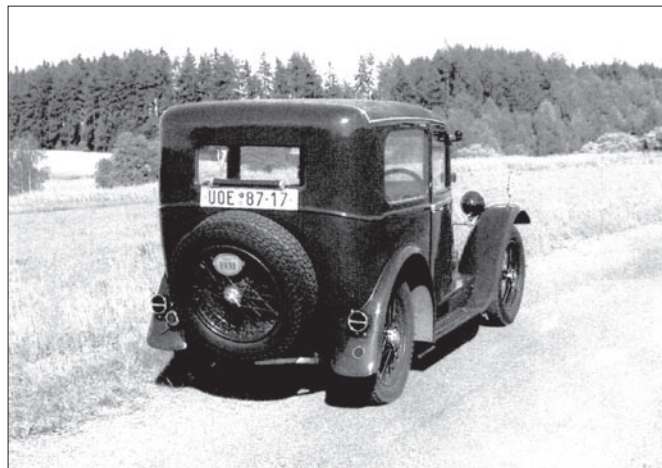
V roce 1997 přišla do Chocně katastrofa v podání stoleté povodně a moje milovaná Aerovka zmizela v garáži celá pod vodou. Po odbahnění a vysušení se mi ji podařilo opětovně uvést do původního stavu a opět slouží ke vší spokojenosti jak mojí ženy Jany, tak stříbrného pudlíka Kykyně. Společně se zúčastňujeme různých veteránských akcí a je samozřejmostí, že po vlastní ose. Je prostě miláčkem celé rodiny, a proto nebudu nikdy litovat rozhodnutí z roku 1970, kdy jsem ji koupil. Byl to šťastný rok!

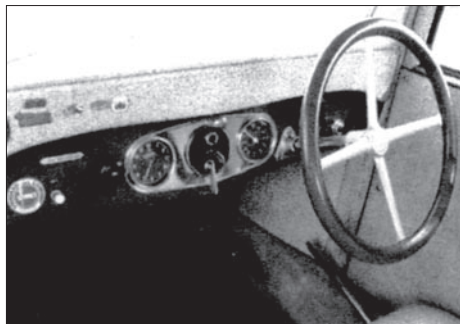
S pozdravem všem Aerovkám a aerovkářům a "ať nám to cinká"!

Jiří Hanzlovský, Chocně

### Aero 662

Je pro mne velice obtížné popsat na malém prostoru to, co ke všem Aerovkám cítím, co pro mne znamenají, co jsem s nimi za ta léta krásného prožil. Bohužel jsem se narodil v době, kdy té mé nejmilejší současné Aerovce bylo 15 let. Je vůbec těžké prohlásit o některé, že je nejmilejší, když miluji všechny. Svou vůbec první Aerovku jsem si pořídil po návratu z vojny, když mi otec stále častěji odmítal půjčovat tu jeho vlastní a já pocitoval potřebu cestovat. Aerovky byly v té době nejlevnější "na trhu", pro svou poměrně značnou poruchovost, zapříčiněnou absolutním nedostatkem náhradních dílů, a tak šly z ruky





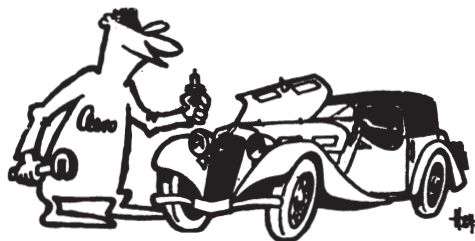
do ruky. V té době vzniklo dlouho tradované pořekadlo, že "každý Čech měl, má a nebo bude mít Aerovku"!

Historie vozů Aero je již všeobecně známá, a tak nebudu již opakovat věci mnohokrát vyřčené. Věnuji pár řádků poněkud neobvyklé "cinkáčové" limuzínce. Od ostatních malých Aerovek se dosti podstatně liší vzhledem i konstrukcí karoserie. Zatímco ostatní "cinkáče" mají karoserie celokovové a otevřené, limuzinka má na podlahové ploše vybudovanou dřevěnou kostru karoserie, potaženou plechem.

Shodná s "normálním" cinkáčem je samozřejmě přední motorová část, blatníky a celý podvozek. Tímto provedením karoserie získala tato malá Aerovka zcela určitě na originalitě a nezaměnitelnosti, ale hlavně na váze. Díky svému tvaru získala spousty přívěsků. Nejznámější jsou snad "Altánek", "Kykyna", "Bombónek", ale také se jí říkalo "Karásek".

S pozdravem "Ať nás přežijí".

Oldřich Ulrich, Choceň



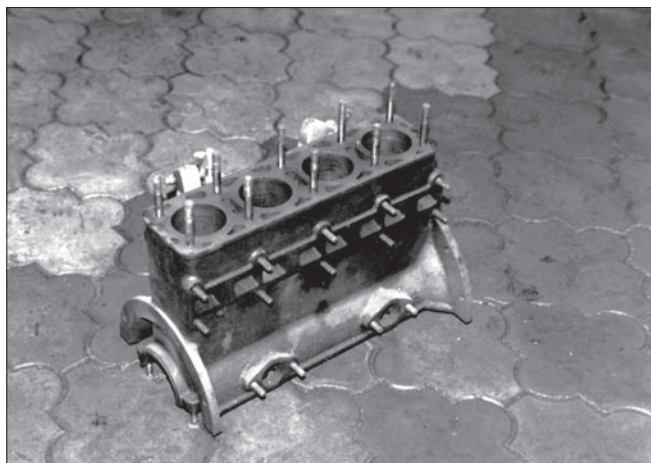
Na začátek technické rubriky máme pro vás skutečnou zajímavost. Fotky a krátký dopis nám zaslal ing. Láďa Mayer již před deseti lety s tím, že se pokusí sehnat další informace. Potom se na dopis zapomnělo. Na první pohled by člověk řekl "padesátka". Není - karburátory na druhé straně, vývody vody, příruba kamínek a příruby bloku - vše je jiné. Více však nevíme.

Redakci,

Rokycany 23.10.2001

posílám slíbené fotografie bloku motoru údajně AERO 1000, který měl být montován do rámu litra - prodlouženého a snad existují i díly karoserie, která prý byla hliníková. Pokusím se zjistit další podrobnosti a budu informovat.

Láďa Mayer



Ke článku **Karburátory ve vozech AERO** z minulého čísla Aerovkáře nám zaslal zajímavý dopis kolega Petr Klusák. Zároveň uvádíme doplněnou tabulku se základními údaji o karburátoru AMAL.

Redakci Aerovkáře.

V počátku výroby byly vozy AERO osazovány karburátory AMAL Birmingham anglické provenience, speciálně přizpůsobené pro motory AERO. Pro vozy AERO byly uváděny v nabídce prodejců (např. fa Machek a spol.) tyto typy karburátorů Amal vč. náhradních dílů:

Pro Aero 500 a 662 Amal 5/119/LS,  
pro Aero 750 a 1000 Amal 6/161/LS a  
pro Aero 30 Amal 29/149/LS nebo Amal 29/135/LS.

Toto koresponduje s typy uvedenými v tabulkách v minulém čísle.

První číselná část značky udává typ karburátoru. Další čísla udávají průměr difuzéru karburátoru v anglických palcích. Pro anglické karburátory Amal se dodávají šoupátka s různě velkými výřezy. Výřezy jsou odstupňovány po 1/16 angl. palce (asi 1,6 mm). Číslo označující druh šoupátka se skládá z označení typu a velikosti výřezu v šestnáctinách palce. U karburátorů Amal je na konci jehly pět zářezů, u karburátorů Jikov jsou čtyři.

Karburátory jsou zhotoveny buď z mosazi nebo z lehkých slitin, které jsou pro svou menší váhu výhodnější. Nevýhodou lehkých slitin je, že při používání lihového paliva se v nich sráží bílý prášek, takže je nutno karburátor často rozebírat a čistit. Úzké otvory pro průchod paliva je třeba dobře profouknout stlačeným vzduchem. Druhou nevýhodou lehkých slitin je náchylnost závitů k zadírání. Zjistíme-li tuto závadu, nesmíme použít hrubé síly k uvolňování závitů, protože dříve některou součást rozmáčkneme, než by se podařilo závit uvolnit. V tom případě použijeme buď petroleleje nebo jiného prostředku k uvolňování. Pak zkusíme otočit matkou nebo šroubem o čtvrtinu otáčky a pokus s petrolejem opakujeme tak dlouho, až se podaří závit uvolnit. Při opravách závitů nutno vzít v úvahu, že závity karburátorů Amal jsou typu Whitworth a v angl. palcích. Při utahování a povolování závitových spojů je nutno použít klíčů s rozměry v angl. palcích, jinak dojde k poškození šestihranu v důsledku stržení hrany a smeknutí klíče.

Tolik všeobecně k údržbě a opravám karburátorů Amal. Závěrem ještě jedna poznámka, tentokrát k označování karburátorů Jikov 26 POH, 30 POH, 26 LOH a 30 LOH, které je uvedeno v tabulkách p. Jičínského. Písmeno "O" ve značce typu karburátoru udává otočnou přírubu (90°), nikoliv obohacovač. Údaj je uváděn v seřizovacích tabulkách karburátorů Jikov samotným výrobcem.

Srdečně zdraví Petr Klusák

P.S.: Pokusím se ještě něco zjistit o Amalech a dám vědět, je to otázka času a náhody.

Osazení karburátorů pro Aero 30 a Aero 50									
karburátor	typ vozu	difuzor	hlavní tryska	vzdušník	volnoběh		sytič (starter)		jehla
					tryska	vzdušník	tryska	vzdušník	
<b>AMAL*</b>									
29/135/LS *	A 30								
	A 50	bez							
29/149/LS *	A 30		140		55				
šoupátko 29/7									

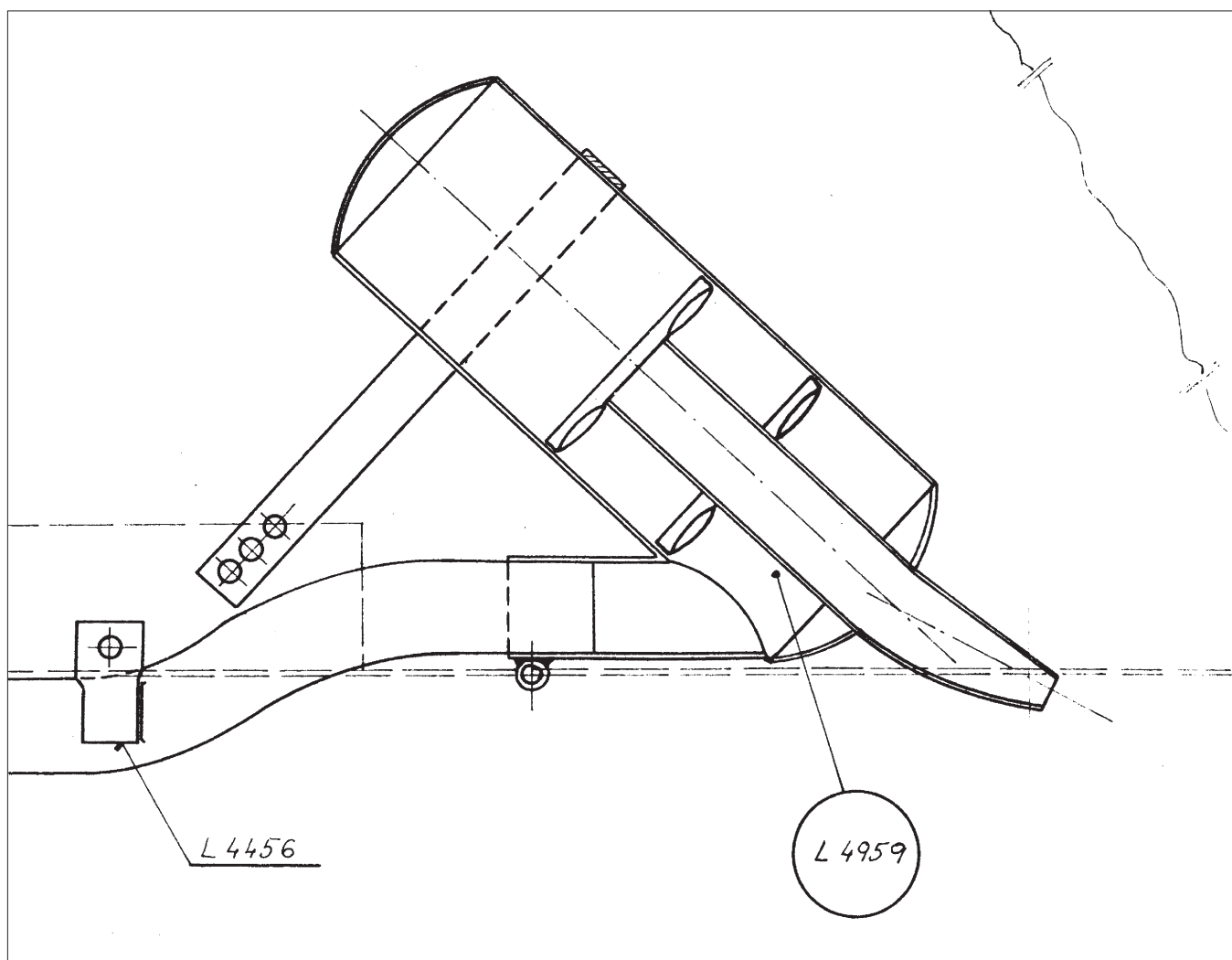
Na dalších stranách Technické rubriky předkládáme výkresovou dokumentaci výfukového potrubí A 30. Navazujeme tím na předchozí dvě pokračování o výfuku. Jelikož je výkres sestavy v provedení AO, není možné jej zmenšit jako celek.

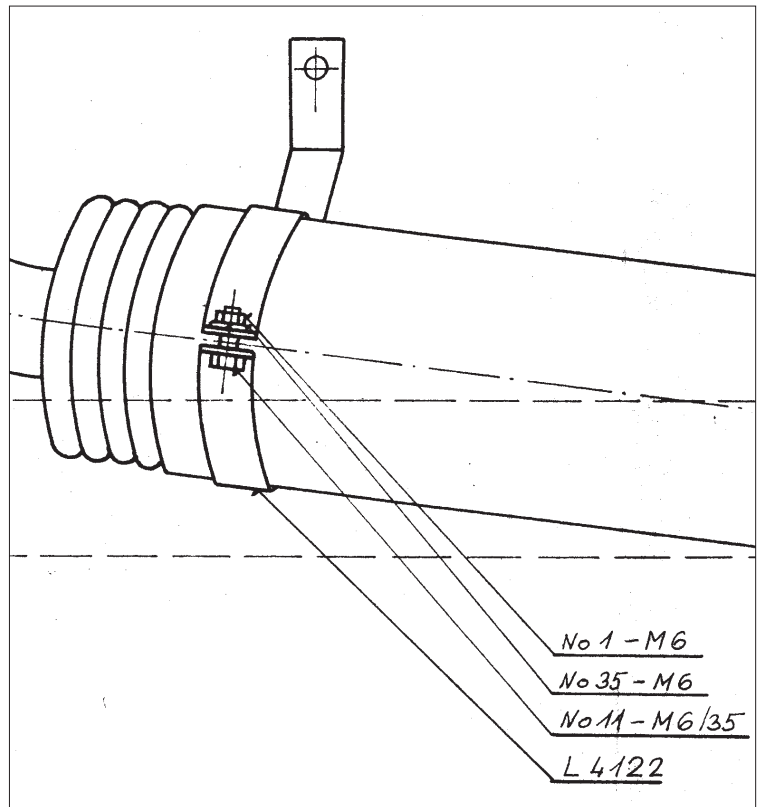
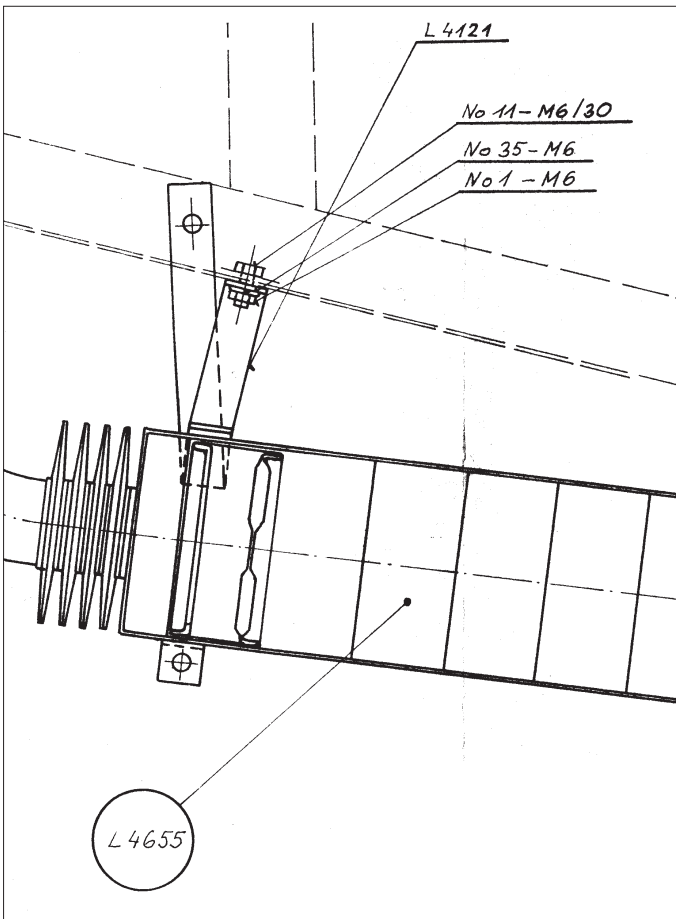
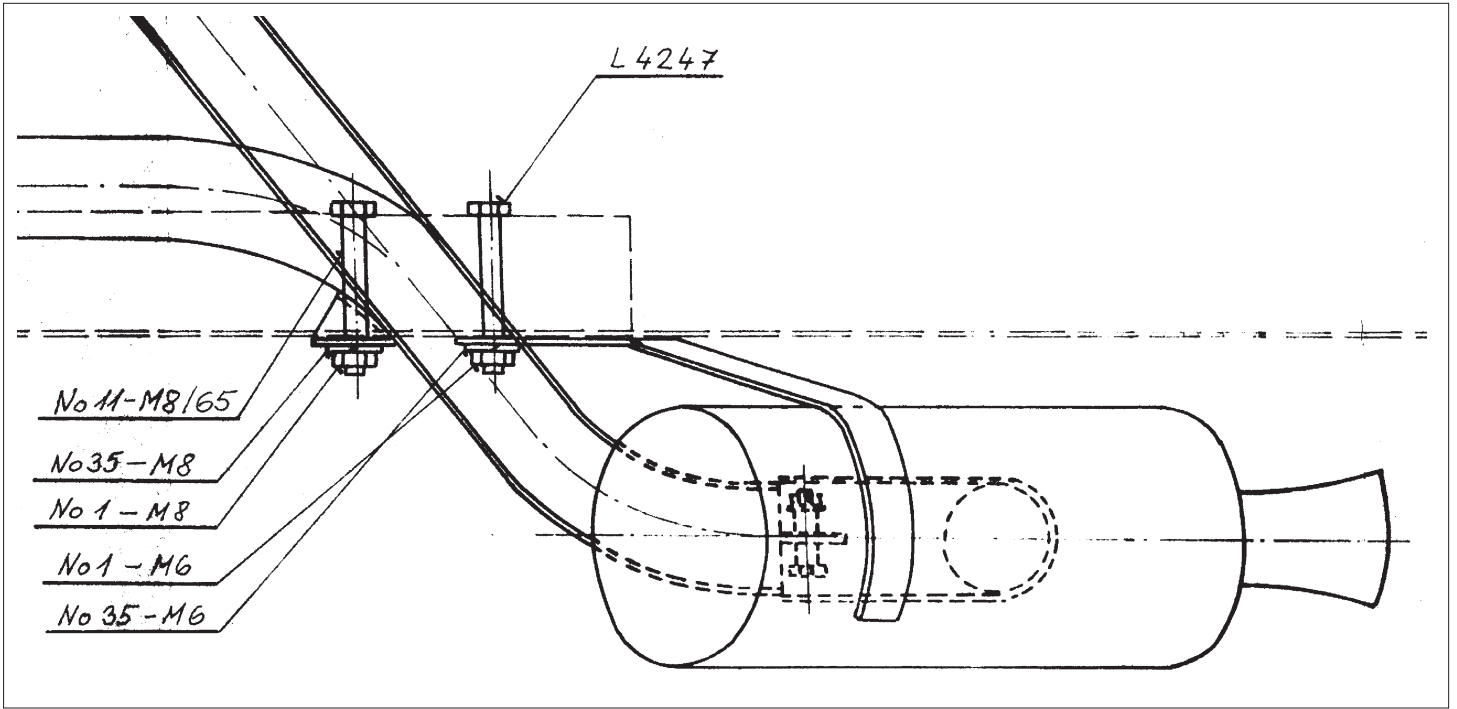
Důležitá jsou dvě provedení výfukového potrubí. Starší provedení - trubka k zadnímu tlumiči je souběžná s rámem a tam, kde křížuje zadní polonápravu je prohnutá pod ní - je datováno cca do konce r. 1936. U nového provedení směřuje trubka od předního tlumiče na střed zadních polonáprav a odtud se vrací k zadnímu tlumiči. Rozlišení obou provedení je z výkresu dostatečně patrné.

Výkres je v horní části proveden jako nárys a v dolní části jako půdorys.

Celý výkres zahrnuje i přední tlumič s výfukovým kolenem. Tyto části jsou podrobně zpracovány v předchozích pokračováních. Pro úplnost ještě přetiskujeme uchycení předního tlumiče k rámu a k bočnici u měchu výfukového kolena.

- JK -







No35-M8	8 - pérová podložka	1	pér. ocel				od 25. sér.
No1-M8	- obyč. matice	1	šv. ocel				od 25. sér.
No11-M8	121 - šroub s hlavou	1	šv. ocel				od 25. sér.
L4874	koncová trubka tlumiče výfuku	1					od 25. s. nar. hr. L4120
L4873	vývodová trubka tlumiče výfuku	1					od 25. s. nar. hr. L4128
T4508	držák koncové trubky	1					od 25. sé- rie
L4771	vozlítko 2an brzdý	1					za L4867 L4873
L4662	koncová trubka tlumiče	1		do 25. s. 38	L4874		pro 2im.
L4333	trubka stahovacího šroubu	1					
No35-M6	6 - pérová podložka	3	pér. ocel				
No1-M6	- matice	3	šv. ocel				
No11-M6/35	35 - šroub s hlavou	1	šv. ocel				
No11-M6/30	30 - šroub s hlavou	1	šv. ocel				
No11-M8/35	35 - šroub s hlavou	1	šv. ocel				
No35-M8	8 - pérová podložka	3	pér. ocel				
No1-M8	- matice	3	šv. ocel				
No11-M8/65	65 - šroub s hlavou	2	šv. ocel				
L4587	mědi. rložka držáku 2anac	2					nahraž.
L4586	držák 2anac brzdý	2					L4771
L4511	sestava výfuk. kočena						
L4457	přední držák výfuk. roury	1					
L4456	zadní držák výfuk. roury	1					
L4247	šroub s hlavou	1		M6/70			
L4959	sestava zadního tlumiče						
L4128	vývodová trubka	1					od 25. s. nar. hr. L4873
L4122	objímka výfuku	1					
L4121	držák výfuku	1					
L4120	koncová trubka tlumiče	1		od 25. s. 38	L4874		pro ot. voz
L4653	Celková sestava výfuku						

Datum	ZMĚNA	Podpis
27. VIII. 37	1) detaily L4586, L4587 nahrazeny L4771 od 13-té série 50-tého vozu	
27. II. 38	2) přikreslen výfuk do středně vozu	
7. VI. 39	3) sestava zad. tlum. L4334 nahrazen L4959	
22. II. 46	4) změna tvar koncové trubky tlumiče výfuku	
26. VIII. 46	5) šroub M6 x 30 místo M6 x 22	

ARCHIV VÝKRESŮ ACC Praha			
Předmět: CELKOVÁ SESTAVA VÝFUKU			
Skupina: VÝFUK	č. sestavy:		
ks:	Materiál:		
Datum: 16.12.1936	Nahrazuje výkres:		
Platná od vozu	Nahrazen výkresem:		
serie:	Měřítko: 2:5		
Platná do vozu	L 4653		
serie:			

díra v rámu vrtána při montáži

L 4457

zřeno dle lan brzd

L 4771

od 25. serie 1938

L 4874

L 4873

L 4662

L 4120

No 1 - M 8

No 35 - M 8

No 11 - M 8/35

L 4333

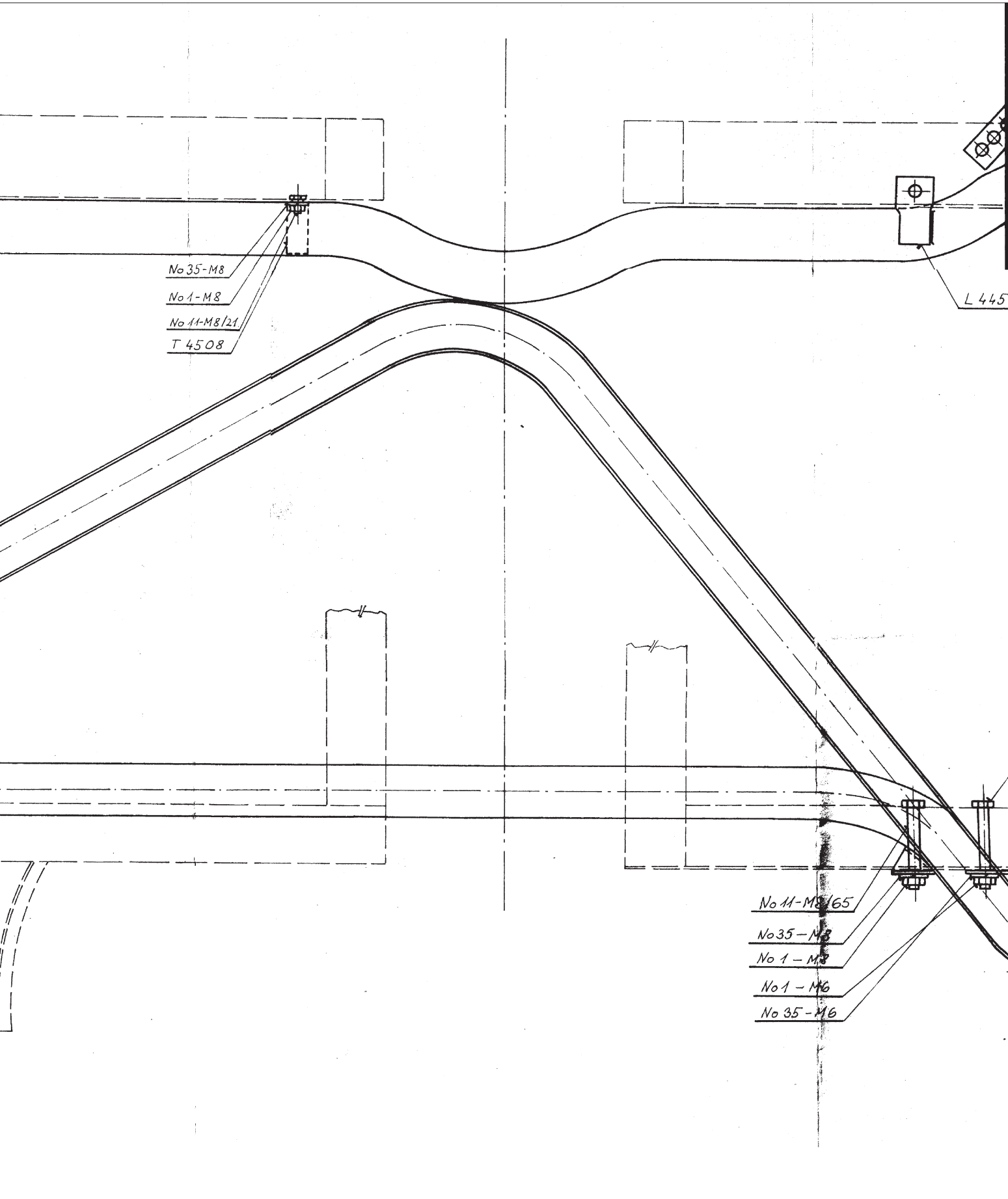
L 4128

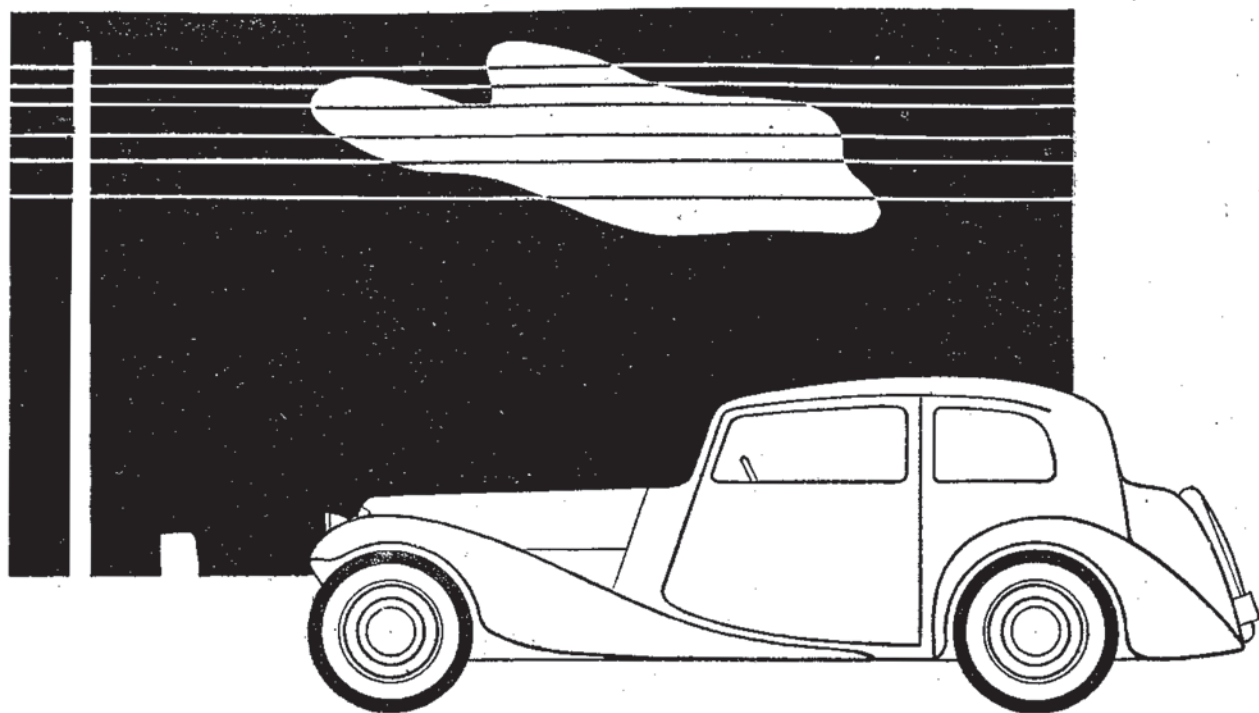
pro limusinu 30 HP a 10 rámuš kabriolet 30 HP  
pro otevřený vůz 30 HP

No 11 - M 8/65

No 35 - M 8

No 1 - M 8





## **Autosalon Aero je pro Vás otevřen po celý rok...**

Od jara do jara zabírá „Autosalon Aero“ cesty a ulice po celé Evropě, občas také kus Afriky a Asie... Autosalonem Aero jsou silnice, hory, pouště, závodní dráhy, všechna místa, kde vůz může ukázat nejen jak vyhlíží, nýbrž především jak jezdí, co vydrží, jak málo spotřebuje, jak je spolehlivý... Kterýkoliv vůz Autosalonu Aero přijede k Vám na pouhý Váš pokyn - zdarma, bez závazku pro Vás. Jen nám napište nebo zatelefonujte, který vůz Vás zajímá. Naše typy 1934 jsou:

Roadster Aero 10 HP za 16.600 Kč

Vůz Aero 18 HP, ideální střední cesta úspornosti, rychlosti, pohodlí. (Má letos novou prostornou károserii, brzdy na všech 4 kolech a novou výpravu).

Rychlý vůz Aero 1000, vítěz mnoha závodů, majitel řady dálkových rekordů...

Přepychový vůz Aero 30 HP s předním náhonem a všemi moder. vymoženostmi, pravá událost Autosalonu 1934.

Kdy k Vám smíme přijeti? Na kterou adresu Vám smíme zdarma zaslati své prospekty?

# **Aero malý vůz pro velké cesty**

Aero, továrna letadel, Praha-Vysočany. Prodejna: Praha II., Poříč 28, telefon 278-60, 361-40

Zpravodaj „AERO CAR CLUBu“ Praha.

Vydává Český klub historických vozidel, Arbesovo náměstí 1, 150 00 Praha 5. Zodpovědný redaktor Josef Křourek.

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LI., číslo 3, r.v. 2011.

Vytiskla tiskárna Michal Korecký – TAG, Přechetělova 2499, Praha 5. Evidenční číslo registrace – MK-ČR E 11233.

České národní středisko ISSN – mezinárodní číslo ISSN 1803-1498.