



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



Lochotínský okruh v Plzni 1934 – jezdec Novozámecký s Aerem Special

č. 5



Vážení aerovkáři,

závěr roku 2011 byl poznamenán smutnou událostí - smrtí prezidenta Václava Havla. Při chvilce zamýšlení u jeho rakve ve Vladislavském sále Pražského hradu jsem si v duchu říkal, že po více než 40 letech stanul v prezidentské funkci naší republiky konečně ČLOVĚK.

V té době jsem právě připravoval poslední letošní číslo Aerovkáře a tak mě napadlo, jak asi reagovali aerovkáři na smrt prezidenta Masaryka před 74 lety? V *Aero Car Club Revue* z 10. října 1937 jsem našel prohlášení tehdejšího ACC na celé úvodní straně (můžete si ho přečíst). To mě utvrdilo v přesvědčení, že je přinejmenším slušností věnovat tomuto tématu dnešní úvodník přesto, že náš současný klub není schopen takového pietního aktu. Nechci zde vést žádný politický monolog, ale Havlovo heslo *Pravda a láska musí zvítězit nad lží a nenávistí* je v podstatě jen rozšířením nápisu na prezidentské standardě - *Pravda vítězí*. Myslím, že ti, kteří se tomuto heslu vysmívají, v podstatě opovrhují základní lidskou slušností, po které na druhé straně stále volají.

Dovolím si za celý Aero Car Club pronést - **Čest jeho památce.**

Josef Kňourek

Několik ohlédnutí za minulostí.

Tímhle číslem Aerovkáře končí 25. rok od data, kdy jsem převzal od Karla Jičínského pomyslné žezlo redaktora našeho časopisu. Zažil jsem dobu tzv. autocenzury, kdy člověk převracel každou větu, aby se náhodou nedotkl, byť nechtěně, politicko-mocenských struktur. Víme všichni, jak bylo v rámci Svazarmu (pro cizince a později narozené to byla vojensko-politická organizace, přímo napojená na Státní bezpečnost, která povinně sdružovala různé zájmové skupiny, takže i veteránisty) na náš zpravodaj nahlíženo. V počátku normalizace byl na dva roky zakázan.

V první polistopadové akci ACC r. 1990 - *30 000 km Bohumila Turka*, která se konala na parkovišti před ministerstvem zahraničních věcí,

nás uvítal tehdejší ministr Jiří Dienstbier slovy "... jsem moc rád, že tuto krásnou akci pořádáte právě před "mým" ministerstvem ...". I tento bývalý disident a posléze vysoký státní úředník letos zemřel.

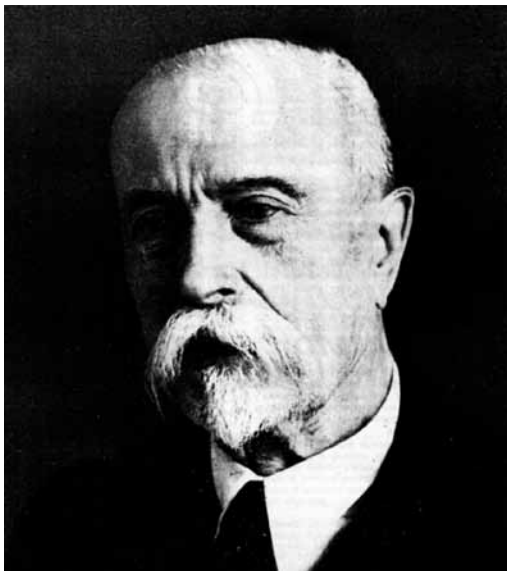
Václav Havel pracoval v r. 1974 jako dělník v trutnovském pivovaru. Výraz jeho tváře na fotce jakoby říkal - "Jo, to je ta pravá inspirace k napsání her, esejí a jiných děl z žití v socialismu".



Jiří Dienstbier - 1990



Václav Havel - 1974



Předváleční aerovkáři nejen uctili památku TGM v roce 1937, ale k jeho 85. narozeninám v r. 1935 byl jeho portrét na titulní straně Aerovkáře. I to je kousek historie ACC.

- JK -

TGM

Výbor ACC a přítomní hosté na schůzi 30. září 1937 uctili památku presidenta Osvoboditele. Stalo se tak tichým povstáním, beze slov a ve hlubokém pohnutí. Poté předseda St. Kafuněk prohlásil, že pohár presidenta T. G. Masaryka, vydobytý klubovým teamem na „1000 mílich čs.“, bude vždy chován s obzvláštní pietou a vděčností.

Po mnoho let dostávám koncem roku od mého spolužáka z vysoké školy přání k novému roku. Podobu má stále stejnou - tradiční zkratka PF a letopočet. Josefovou specialitou je každým rokem přiložit nějaké moudro známé osobnosti. Člověk se nad takovým péefkem na chvíli zamyslí, než jej odloží na hromádku k jiným.

**Nejlepší myšlenka je ta,
která ponechává vždy
určitou skulinu pro možnost,
že všechno je zároveň úplně jinak.**

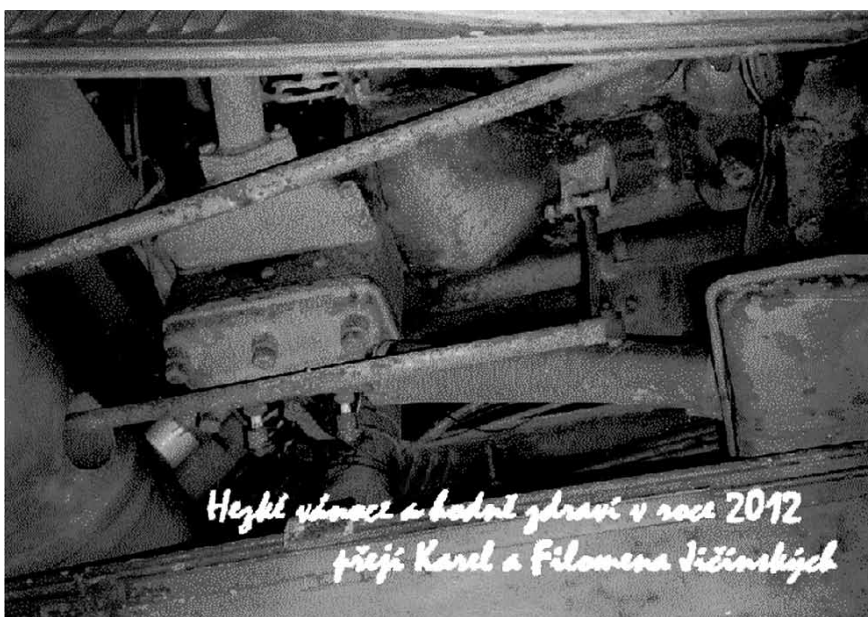
Václav Havel

Nad letošním citátem z pokladnice úvah Václava Havla jsem se zamyslel trochu víc. Jako amatérský historik jsem se i v oblasti mně nejbližší - tedy v historii značky Aero - setkal mnohdy s tím, že nějaký kolega historik uvede jakýsi - zjevně nepravdivý - "fakt", na kterém fanaticky trvá. Takových fanaticků běhalo a běhá po světě spousta. Na ty ale Václavova slova neúčinkují - oni totiž nemyslí, ale slepě věří.

Tak tedy PF 2012 přeje KJ

K přání
Karla a Filomeny
Jičínských
se připojuje i redakce
Aerovkáře.

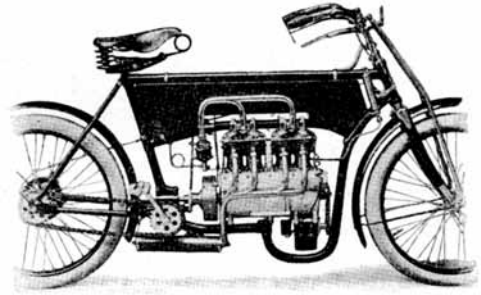
V roce 2012 přejeme
zdraví, nekončící mlá-
dí i ve stáří a mnoho
radostných chvil s
Aerovkami. - red -





Z historie ACC Praha

K r o n i k a " F I F I N Y "
pokračování desáté
(text nebyl upraven)



1905.
4-válec, 55×60 mm, výkon 5 ks.

14.8.67. Dovolená 14 dní Klenčí pod Čerchovem na Šumavě.- Můj Klenot si tam písemně dojednal pobyt v hotelu Haltrava v Klenčí. Měl jsem těžký úkol dopravit jí tam aby se mě nepoškodila, je to 160 km.-Celkem to šlo dobře nehonil jsem to, udržoval průměrnou rychlost hodinovou 42-45 km.- Malé dobrodružství jsme měli v Plzni na křižovatce hodil mě tam žlutou a já jsem tam přešel asi metr za čáry, zaplatil jsem 20 Kčs.pokuty, pak k nám přišel asi 12-14 ti letý kluk a povídá pane z toho si nic nedělejte já ho tady pozoruju ale on je ve službě nemožný, má na Pražáky zlost a každého pokutuje, tak jsem se tomu musel i zasmát.-Do Klenčí jsme dojeli dobře, jeli jsme nejdříve na výhledy na oběd, tam to bylo divení že tam Fifina vylezla na takový kopec. -Voda se nám sice vařila a já jí nepovolil, teploměr ukazoval 105./normal je 85-90 st. Pak jsme sjeli dolů do hotelu to byl velký poprask hned chtěli Fifinku koupit musel jsem naložit číšníka a trochu ho provést nechtěl vůbec věřit že to jezdí když je to tak malé.-Bylo to tam výborné jak ubytování tak strava Jezdily jsme do Postřekova filmovali tam chodskou svatbu měli krásné kroje a pěknou hudbu se zpěvem.Počasí se nám povedlo.Chtěl jsem tam být tři dny a vrátit se do Prahy ale pěkné počasí mě tam drželo.-Potřeboval jsem si nervy zrestaurovat a tam to bylo dobré.

Udělalí jsme si zájezd na Babylon, je to blízko 10 km.je tam velký rybník koupaliště krmějí se tam kapři je jich tam hodně jen se voda vaří, šli jsme do Baštírny na oběd /samoobsluha/ pak šli do lesa opalovat a kritizovat svůdná děvčata, lidí tam bylo moc.-

V Domažlicích to je jako v Praze na Václaváku, všude rozkopaný nedá se tam jezdit, ale vypadá to že tam bude dříve podzemní dráha jako v Praze pracuje tam na tom více lidí, materiálu tam mají složeno dost.-

Jeli jsme také na borůvky , koupila si na to speciální balíček spokličkou smál jsem se jí aby si je radši koupila, dělala uraženou tak jich nazbírala asi 8 kusů né kilo.-Byl tam terén na Dílech jako Petřinský kopec.

V Postřekově jsem zatavil na náměstí,šli jsme do hospody pěšky, klenot se pořád ohlížel byl za námy velký klapot /myslela že je to traktor/ a oni to klapaly čápy zobákem měli hnízdo na kapličce.-Těch tam bylo dost u každého rybníka se nějaký procházel.-Celkem nám počasí přálo bylo stále pěkné. V hospodě vařily dobře, nebylo to drahé a s panem vrchním byla legrace byl to slovak úplný klidás nic ho nerozčililo, lidi ho kolikrát sekýrovaly a on se jen usmíval a vyhověl všem, měl bílého pejska a večer ho vzal za ucho a on musel po zadních nohou obejít všechny stoly pak ho teprve pustil ven. Peníze měl v takové misce na drobné na tom číšnickou tašku tam bylo i několik tisíc klidně to nechával na stole a šel od toho pryč žádný to nehlídal a žádný mu

to neukradl to by v Praze nemohl udělat. Říkal jsem tady už 10 let a nic se tu neztratilo.



Táta W. přemýšlí v čem to vězí

bylo úplně beznadějně.-Tlačil jsem to pomalu zpět do města, Klenot si to hlemýždím tempem pochodoval po chodníku jeden pán se jí ptal co stím máte, úplně vybitou baterii, hergot já mám doma nabíječku tady bydlím naproti hoďte to ke mně do dvora a do rána bude úplně nabitá. -Provedli jsme to a Jeli jsme potom vlakem do Klenčí nádraží nebylo daleko a knenot se tam docapal ručně jsem jí naložil ani nehekala jiného jí nezbyvalo v Klenčí zase sundal ze schodů jako křehké zboží a pak vesele pochodovala při měsíčku asi 800 metrů do hotelu moc se jí to líbilo.

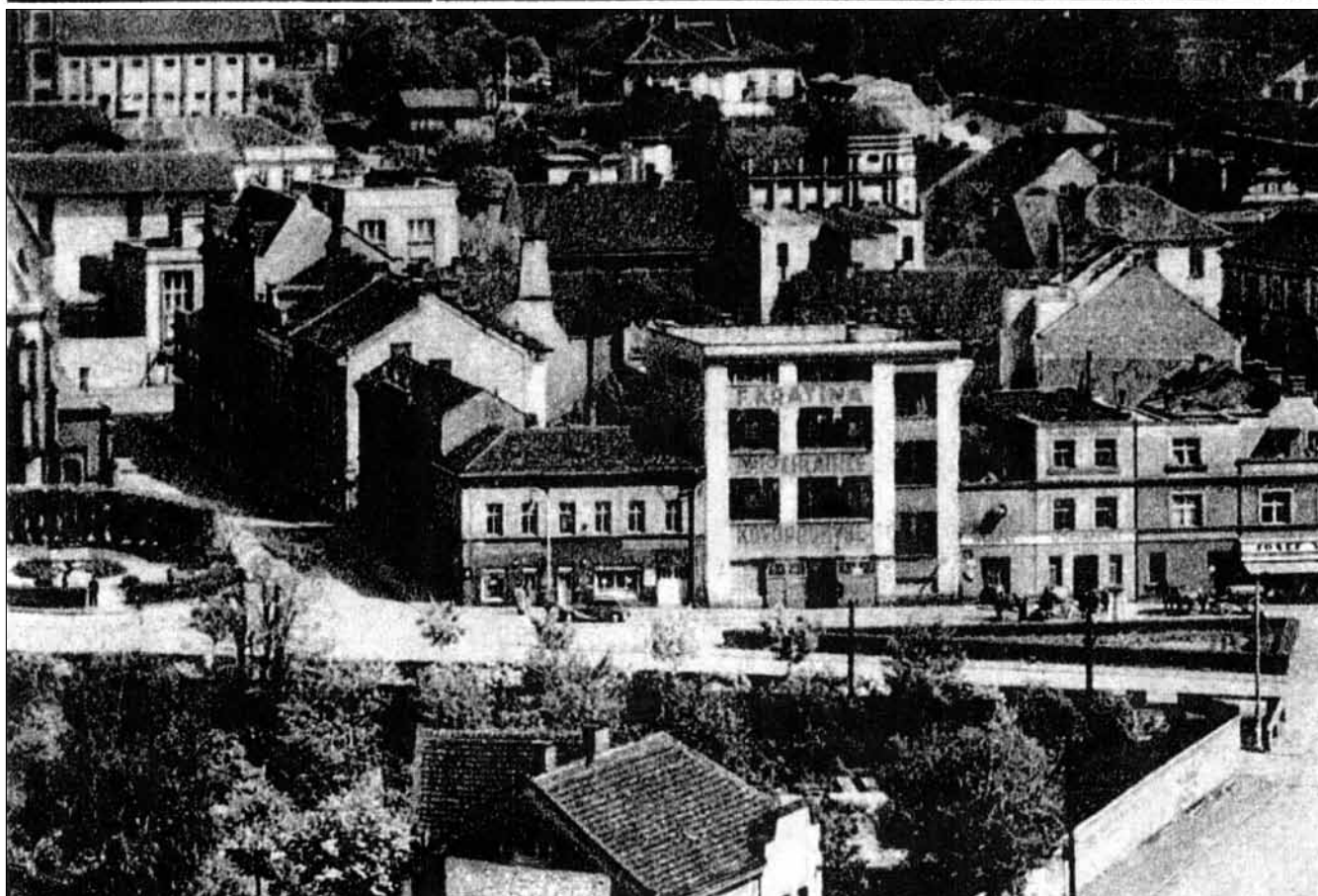
Připravil Karel Jičínský, foto zapůjčil Mirek Vít
- Pokračování příště -

Rok 1906 - továrna na chladiče Františka Kratiny

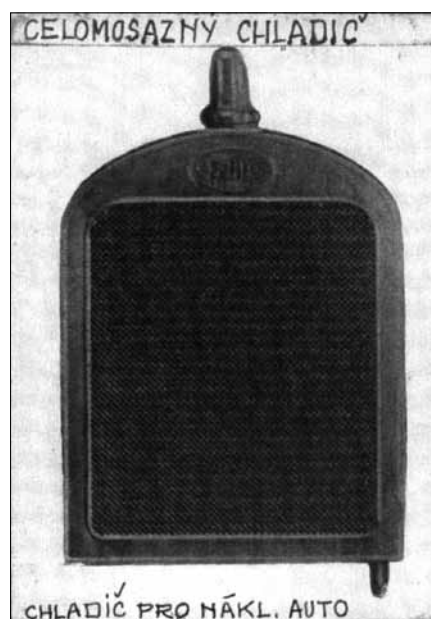
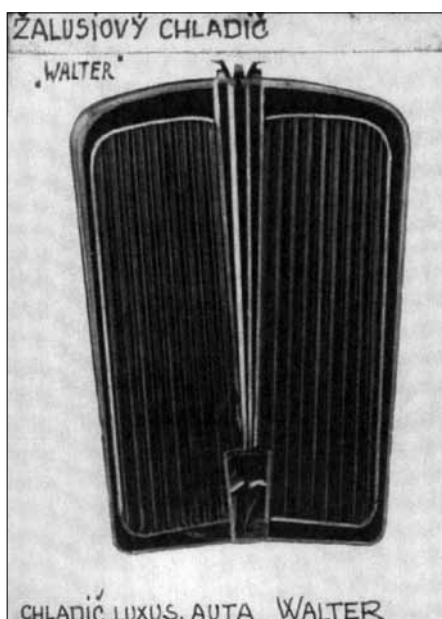
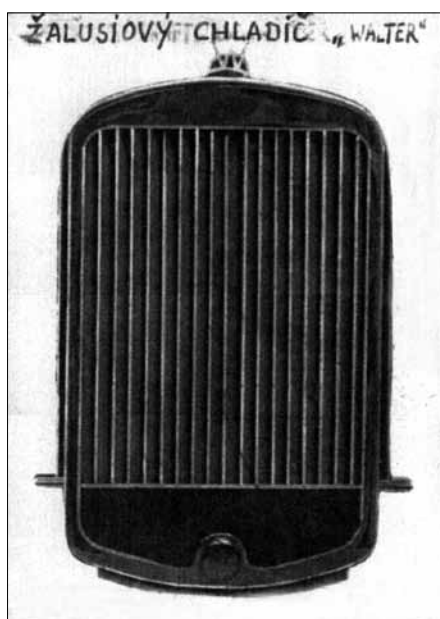


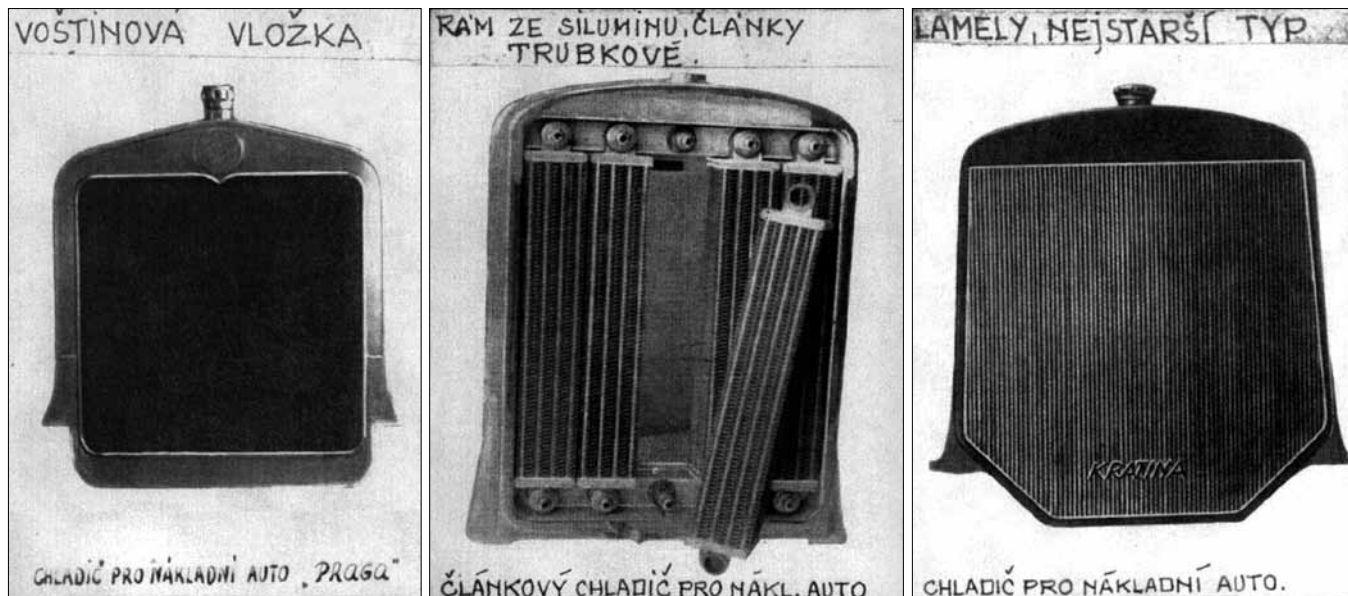
Klempíř František Kratina založil v roce 1906 v Kralupech nad Vltavou malou dílnu stavebního klempířství na rohu Žižkovy ulice č.p. 81 vedle Krumpholcovy hospody. Později se odstěhoval do dnešní Jiráskovy





ulice, kde vznikl velký klempířský závod. Kratina se specializoval hlavně na chladiče pro automobily, ale i pro letadla, a to jak chladiče vodní, tak olejové. Chladiče byly vyráběny z mědi, mosazi nebo tonbaku.





Kratina dodával chladiče pro vozy Walter, Fiat, Praga, Aero a pro bombardovací i stíhací letadla. Automatické a poloautomatické stroje na výrobu chladičích trubek chladičů byly poháněny hlavní transmisní hřídelí. Její konec byl vyveden z budovy ven do ulice a na jejím konci byla letecká vrtule. Otáčení vrtule budilo pozornost nejen kolemjdoucích, ale i cestujících ve vlaku blízke železniční trati. V určité době měl Kratinův závod až 130 zaměstnanců.

Ze snímku je vidět, že továrna stála prakticky v samém centru města.

Továrna se stala po znárodnění součástí podniku Aero.

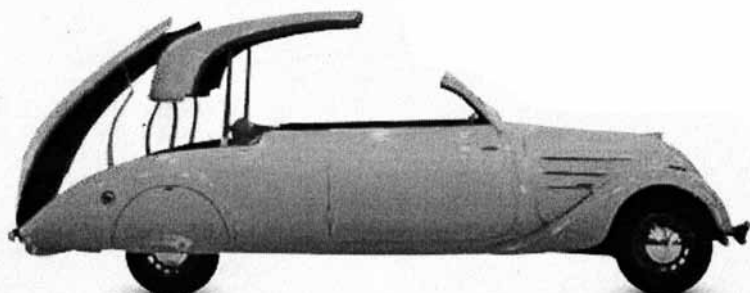
Připravil Petr Klusák

Drobnosti z archivu

Počátkem 30. let si nechal Georges Paulin patentovat elektromechanicky zasouvanou dělenou pevnou střechu. Byla použita u několika modelů vozů značky Peugeot z 30. let (401 Eclipse 1934, 402 Darl Mat 1938). Je prakticky jisté, že o této konstrukci Josef Sodomka věděl, ale pro mnohé nevýhody ji nepoužil. Systém se pak běžně používal až po 70 letech.



Peugeot 401



Peugeot 402



Náš přítel Colin z Bukurešti občas získá nějakou vzácnost. Do dnešního čísla nám poslal fotku skutečné rarity - posuďte sami. V barvě působí smalty nádherně.

Připravil Karel Jičínský

Co v knize o aerovkách nebylo (ač tam možná být mělo)

POMOCNÝ PRŮMYSL

Dokončení z minulého čísla.

Jič.

Střechy WEBASTO – inzerát

AUTO, roč. XVIII, 1935, str. 295

Látky na čalounění dodávala fa. Velveta.

ACC Revue, 1936, str. 31

sdělení p. Pohořalého, 1999

Chladiče + části chladicí soustavy

Chladiče dodávala fa. Kratina Kralupy n. V.

sdělení p. Pohořalého, 1999

Laky, tmely

DUCO, MACHEK a spol., Praha 12, Římská 20 (1929), nabídkový dopis

AUTO, roč. XI., str. V.

DUCO – továrna AERO autorizovanou DUCO stanicí (1929)

AUTO, roč. XI, str. XIX

DUCO-barevný inzerát s pávem

AUTO, roč. XI, 1929, barev. přílohy

Děkovný dopis fy. Aero firmě THURM a BESCHKE (1934)

ACC Revue, 1937, str. 175

Plech

Péra, tlumiče pérování

Listová péra, spirál. péra, V. Pařík, Praha Žižkov, Nákvasova 137 (1929) inzerát pérovka

AUTO, roč. XI., str. XXXVI

Tlumiče DOKO montovány v r. 1932 (fa. Dohnal v Dobříši) již po měsíce na vozy Aero. Zatěžkávací zkoušku podstoupily při jízdě B. Turka na 30 000 km po trati většinou špatné.

MOTOR REVUE, roč. XII, č. 13, str. 488

DOKO tlumiče – inzerát (1937)

ACC Revue, 1937, str. 134

str. 401

Všeobecně – autovýzbroj

PALEČEK a spol. Praha-Karlín, Královská tř.č.8, gen.zástupce fy.CURRUS, (1925), obrázky elektrovýzbroje, tachometry, termoskopy, AUTO,roč.VII, č.4, str.273/XXXIV

Hasící přístroje PRIMUS (1937) - inzerát

ACC Revue, 1937, str.272 obálka

Oblečení

Engelmueller Praha, Václavské nám.18, inzerát pérovka, (1925)

AUTO, roč.VIII,č.4,str.325 /XXXVIII

(firma trvá i v r.1938 , inzerát v AUTO,roč.XX, č.7,,str,242)

Sklo

TRIPLEX, Holýšovské sklárny a.s., Holýšov u Plzně (1929)

MOTOR MOTOCYKL, 1929, str.550

Sklo THORAX – inzerát

ACC Revue, 1937, str.268

Benzin, olej, mazadla (doporučená pro aerovky)

Oleje MOBIL OIL (1936)

A 30
A 10, 18, 20

Převodová skřín	
léto	zima
EPx	EPW
C	C

diferenciál	
léto	zima
EPx	EPW
Mobilgrease č.2	

Aerovkář, 1936, str.181

Pohon náhradními palivy

Na svítiplyn, methan a tekuté plyny: Jaroslav FRČEK, Praha VIII, U skládky 7 (1946)

AUTO, roč.XXVIII, 1946, č.A 11,
vnitř.str.před.obálky

Karburátory

SOLEX, Autoavia, Praha II, Krakovská 7 (1924)

AUTO-MOTO ZPRAVODAJ, roč.II,
1924, str.98-99

Benzinové kohouty – inzerát

AEROVKÁŘ, 1936, str.93

JINÉ

AUTOTHERM vytápění do vozu, PROŠVIC továrna na nástroje a přístroje, Praha VIII, Kandertova 109

AUTO, roč.XXVIII, 1946, č.A 11,
Vnitřní strana zadní obálky

Autokování dodává čs.automobilkám J.K.Rudolf, Plzeň – inzerát (1937)

ACC Revue, 1937, str.134

Šrouby GERAMUS – inzerát

ACC Revue, 1937, str.223

Přívěsný vozík za A 30 vyrábí A.Chlebus, majitel Aero Service v Mor.Ostravě (1935)

AEROVKÁŘ, 1935, str. 25

PÁRA V DOPRAVĚ

BURSTALL & HILL.

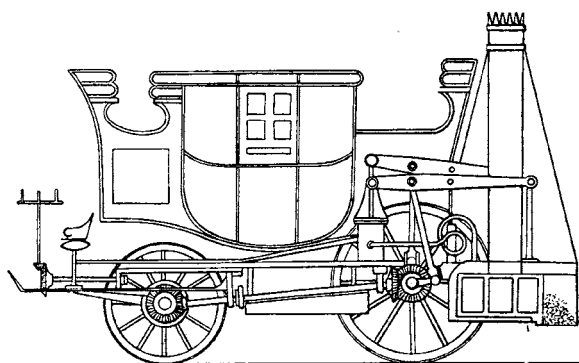
Anglie 1827.



Burstall & Hill v Leithu ve Skotsku pracovali na parním voze už r. 1824 a v srpnu r. 1826 si vzali patenty na zlepšení parních vozů. Stroj podle nich postavený byl ukazován r. 1827 v Leithu, v Edinburghu a v Londýně. Učený technický spisovatel té doby Alexander Gordon, o kterém už byla zmínka, ve svém spise "An historical and practical treatise upon elemental locomotion atd." píše: "V Londýně

jsem vůz viděl v chodu." Ale patrně velkého dojmu na něho neučinil, neboť k suché hořejší poznámce připojil pouze: "avšak tento vynález byl brzy zase opuštěn, pročez ho nechceme podrobně popisovat." Ani jiní autoři nebyli k dílu Burstalla a Halla přívětivější. Vůz neměl úspěchu, poněvadž měl nedostatečný kotel, s nímž při váze 7,25 tuny dociloval rychlosti jen 3-4 míle, a poněvadž cestující byli obtěžováni horkem i kouřem. A přece vůz byl zajímavý způsobem, jak naháněna byla kola. Kliky dvouválcového kolmého stroje poháněly přímo obě zadní kola, která byla krom toho opatřena kuželovými ozubenými koly, od nichž podélný hřídel s kuželovými koly na koncích dostával pohon, který přenášel na stejná kuželová kola, spojená s předními koly vozu. Kuželová kola na kolech vozu bylo možno uvolněním západek proměnit ve volnoběžky, takže vůz podle potřeby měl náhon na všechna čtyři nebo jen na dvě kola. Nemajíce s ním štěstí, konstruktéři postoupili ke svému "ocelovému oři", kterého výše zobrazujeme jako skutečný, ač vynálezci jej provedli jen v pracujícím modelu. Aby pasažéři nebyli obtěžováni těsným sousedstvím kotle, posadili kotel - tentokrát konický - na zvláštní rám, stroj umístili nad zadní osu vlastního vozu a hnali ji přímo klikami dvouválcového stroje. Model skoro 6 stop dlouhý a přes 1 stopu vysoký znamenitě jezdil na dřevěné plošině v

průměru 17 stop, dociluje rychlosti 7-8 mil v hod. a přemáhaje stoupání 1:18 slušnou rychlostí. Najezdil tak 250 mil v osmi dnech bez nejmenší závady. Ale z neznámých důvodů vůz ve skutečné velikosti - zamýšlen byl dlouhý 22, vysoký 7 stop, s dvouválcovým parním strojem tlaku 25 liber na čtver. palec, s 6 místy uvnitř a 12 venku - nebyl nikdy proveden.



- pokračování příště -

Vůz Burstalla a Halla z r. 1824.

Nouzová práce, výroba „Jungmannů“ školních letadel Bucker ustoupila v roce 1940 výrobě německých letadel Focke-Wulf 189, která byla dvoumotorová a dvoutrupová, vyráběla se ve velkých sériích a v roce 1944 se začalo s výrobou Siebelů dvoumotorových dopravních a pozorovacích letounů. Sabotáže se při výrobě množily a gestapák Filip měl stále plné ruce práce. V chaosu, který v továrně byl, bylo možno ke konci okupace, kdy se již vědělo, že próhra fašistů je jistá po sovětské ofenzivě, přikročit k projektování a detailnímu rozkreslení Aero 45 a některým typům automobilů.

Nálet na Vysočany – zájem západních monopolů

Letecká výroba byla rozdrobena i mimo závod ve Vysočanech. Část byla na Žižkově, část v Karlíně a v Modřanech. Dokonce se jezdilo až do Velkého Dřeviče za Hronovem, kde se vyráběly přípravky.

Za tajuplných ceremonii se pracovalo také na součástech V 1 a V 2. Až na několik jedinců, lze říci, že se v Aerovce dařila sabotáž ve velkém. Jak se plnily plány výroby bylo znát z měsíčních raportů, kdy od H. FL. Ob. Stabingeniera Gala běhali rozpálení vedoucí výroby a pokusově, aby nakonec posílali opraváře až do Kyjeva, kteří se „pokoušeli“ o to, aby výrobek byl schopen letu.

Koncem roku 1944 byly připraveny v kruhu zasvěcených národní výroby. Část českého buržoásního vedení se pokusila také připravit dle pokynů, kterých se jí dostalo odněkud z Londýna, půdu pro ustavení národního výboru ovšem podle starých receptů buržoásních zvyklostí a byla rázně odmítnuta zaměstnanci, kterým dodávali informace soudruzi z komunistických buněk, jichž v posledním čase bylo na závodě dost.

Nálet amerických pirátů na Vysočany, v březnu a na Květnou neděli v roce 1945 potvrdil pravdu komunistů, že západní kapitál i když je jistý konec války, pokusí se oslabit hospodářsky země, které se rozhodně kloní k politice Sovětského svazu.

Náletem zničili Američané většinu objektů, materiálu i nářadí, které by po válce pomohlo výrobě.

Rodi se nový život – nová práce

Do nastalých událostí přišel 5. květen 1945.

Byla sobota a dělníci nepracovali. Služba Luftschtutzu tzv. „brandwacha“, byla nějak nápadně silná. Toho dne přišlo na hlídku přes 70 zaměstnanců a hauptwachleiter Sucharda znervosněl a telefonicky se někde dotazoval jak se na tento zjev dívat. Byl ukonejšěn, že jde o zesílenou hlídku.

Soudruzi Kodým a Ota Václav vnikli do strážnice werkschtutzu, stráž odbrojili a zajistili. Vousatý Rolof a známý Sucharda si museli odstát nějakou tu chvilku se zdviženými rukama na dvoře, než je dali do sklepa k ledu.

Téže noci byli pak předáni do vysočanské policejní strážnice. Z celé hlídky, která splnila svůj úkol dobře, byl zraněn a zranění podléhl mladý Jenda Driml, který jel na průzkum situace v okolí továrny a byl střelen do krku německou hlídkou v Hloubětíně. V pondělí se ještě objevili němečtí samopalníci, ale brzy ze závodu odešli. 9. května již tábořili za továrny Kudoarmějci. V bojích za osvobození Prahy přišlo o život 33 zaměstnanců a větší počet jich byl raněn.

Pauli tito soudruzi: Dohnálek, Háječek, Heine, Horák, Charvát, Jetmar, Kindl, Koblaza, Krauz, Kudrna, Landgraf, Lhota, Lintner, Malý, Němeček, Němec, Novák, Rudolf, Štěpán, Tomeš a Zelenka.

Po ustavení očístné komise následovala vlastní „čistka“ od kolaborantů a zrádců; posuzováno bylo chování po stránce národní i příslušovačské. Zjištěný materiál byl předán patričním úřadům k vyřízení a některým zaměstnancům, kteří se přičinili o „zásluhy třetí říše“ – byl zakázán vchod do továrny a „těžší“ případy předány soudu.

Po revolučních dnech nastal tvrdý život v Aerovce, která se začala „vylizovat“ z utržených ran, jak od „přátele“ ze západu, tak i od fašistických okupantů. Po rástlých dnech květnové svobody přivezením nám sovětskými tanky nastala těm zaměstnancům, kteří zůstali podniků věrni, krutá a tvrdá práce. Bylo toho mnoho najednou. Utvoření stranické organizace, oživení odborů byly věci samozřejmou zrovna tak jako věc očisty od kolaborantských živlů, které hleděly využít prvních dnů radosti k tomu, aby zmizely někam, kde je neznají anebo aby hledaly nějaké to alibi, že někomu pomohly a tak podobně. Do nedostatku práce, který se v letecké výrobě musel projevit i když totalitní většinou z továrny odešli bylo nutno pořádat brigády na „odstranění troscek a rozvalin po „úspěšné spojenecké pomoci z květnové neděle“.

kteří nás nemehala na pochybách o tom, jak asi nás západní spojenci milují a co od nich můžeme očekat. Organizace KSC získala veškerou důvěru pracujících a dobrovolné brigády pod jejím vedením odstranily krok za krokem trosky z pracovišť a zachraňovaly cenný materiál a suroviny pro další zpracování. V důsledku nedostatku práce v letcím oboru bylo nutno najít práci pro zaměstnance. Kromě několika oprav Dakot, dělalo se vše možné. Začala znovu výroba kočárků a různého plechového nádobí. Bylo počítáno s prací v automobilce, kde byly dobré prototypy připravené k výrobě a hlavně nebyla zasažena náletem jako montážní hala pro stavbu letadel. Ovšem zde zase se uplatňovaly ještě tehdy silné vlivy soukromých fabrikantů na různé ministerské činitele, kteří svým kuriozím rozhodováním zavírali milionové ztráty na poválečné výrobě, kterou hleděli soustředit v soukromých rukách. Zkrátka výroba malých lidových vozidel, kterými „Aerovky“ beze sporu byly, byla zastavena bez udání bližších nebo pádných důvodů. Když se dělnictvo Aerovky pralo na příslušných úřadech po příčinách zastavení této výroby bylo jim odpovědíno vyhýbavě a odpovědní činitelé se schovávali jeden za druhého. Dodnes se pořádně zastavení výroby malých vozidel Aero nevysvětlo i když pachatelé dávno zmizeli v pro-padlišti denních událostí. Jak je celkem zjištěno skoro všichni mají zajištěnou státní stravu a ubytování. To je tak na okraj výroby, se kterou bylo možno překlenouti kritickou dobu po osvobození než bylo možno postavit novou montážní halu na výrobu letadel. Po postavení této haly bylo přikročeno k ustavení prototypové dílny, kde bylo započato s výrobou našeho prvního poválečného letadla aerotaxi A 4t. Ta je tak známá, že nemusíme na těchto stránkách vypisovat její vlastnosti a přednosti a bude ještě dlouho sloužit našemu civilnímu letectví. Výroba aut byla zrušena a její zbytky byly předány do vedlejšího závodu AZKG dřívější Auto Praga. Zesátnění továrny bylo dokončeno v roce 1946 i když bylo zasvěcením známo co všechno bylo zmodernizováno, aby to bylo oddáleno. Ale dějiny kráčely dále. Únorové události zasáhly Aerovku i když měla jiné pojmenování „LET, II, výrobní závod“ politicky připravenou hájit zájmy dělného lidu a jeho sociálních výmnoženosti. Zaměstnanci Aerovky byli první na okrese, kteří se postavili pod prapory Milice, aby odrazili nápor reakce a jejích příslušovačů. Velký počet únorových tádu udělených našim zaměstnancům svědčí o zájmu vyportádat se se zřádky. Naši zaměstnanci se nikdy svými úspěchy jak hospodářskými tak i politickými nechlubili, neboť vše takové považovali vždy za povinnost vůči straně a těm z jejích řad vyšli. Teprve po upevnění moci a převzetí vládních moci do rukou povolanych zástup-

ců lidu bylo možno prohlédnout se zpět na vše co bylo za tak těžkých a svěřených bojů získáno a postaveno. Samotné pojmenování podniku bylo několikrát změněno, ministerstva se střídala s takovými útvary jako byl podnik LET a potom zase CZAL, každý s jiným zaměřením organizacím. Později přechod a převzetí vodehožského podniku kam bylo přeloženo ředitelství učinilo z vysocanského podniku pouhý závod, který neměl již další možnosti růstu a proto se soustředila veškerá snaha za-městnanců k plnění úrodých a těžkých úkolů hospodářských. Práce celku byla korunována úspěchy získáním Rudého praporu ministerstva v roce 1953 a též více jedinců ze závodu bylo vyznamenáno Rady za výstavbu. Program výrobní byl obohacen licencí výrobu nejlepšíh stihacěk Sovětského svazu, které bránily napadené země proti agresorium. Dnes po přechodu maximálního významu vojenského letectví v důsledku řízených raketových střel, obrátil se zřetel vedoucích složek v závodě na mírovou výrobu, která nám přinese v nejbližší budoucnosti hospodářský prospěch nejen závodu, ale celému našemu národnímu hospodářství.

Přecházíme na novou výrobu

V předchozí stati uvedena historie a současnost závodu Aero si přirozeně vynucuje otázku co bude dál, jakou roli má hrát závod s takovou tradicí, jaká perspektiva se mu otevírá do budoucna. Odpověď v jedné větě by zněla asi takto: nové úkoly a perspektiva vedou závod k meřám, které dosud vryčeny neměl: má být závod závodem komplexně zajišťujícím potřebu našeho národního hospodářství v oboru elektrických spinacích přístrojů vysokého a velmi vysokého napětí.

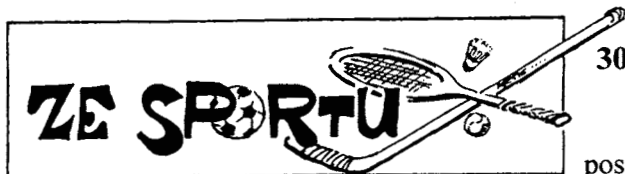
Proč k této změně ve výrobním programu dochází a proč závod přechází právě na aparátový program?

Podívejme se na věc trochu blíže.

Jak známo, je vůdčím principem socialistického společenského řádu vytváření podmínek pro zabezpečení neustálého růstu životní a kulturní úrovně pracujících, a to stále dokonalejším využíváním techniky a organizace výroby. K tomuho cíli, společnému přitvození pro všechny socialistické země, pracuje nejen každá tato země sama, ale je navazována i široká mezinárodní spolupráce mezi zeměmi mírového tábora. Organizacím, který tyto země k tomu účelu zřídily, je Rada vzájemné hospodářské pomoci. Kromě toho se uzavírá řada dlouhodobých smluv obchodních i smluv o vědecko-technické spolupráci, které jsou přitvozeně nesený

Na stranách 11 a 12 uvádíme pokračování z brožury 40 let středočeských strojírén n.p. závod Vysočany z r. 1959.

Připravil Karel Jičínský



30. evropské setkání aerovkářů v Bad Wildungenu

V pátek 1. září jsme brzo ráno vstávali a zabalili své poslední věci. V 10,30 jsme odstartovali. Cesta z Holandska do Bad Wildungenu nám trvala přibližně pět a půl hodiny.

Do hotelu jsme se dostali pozdě odpoledne a na terase jsme uviděli známé aerovkáře. Umístili jsme naše obytné vozidlo na parkoviště a vzali si potřebné materiály pro 30. setkání. Velmi nás potěšilo, že vidíme zase všechny známé.

Po večeři jsme s nočním hlídačem obešli romantické městečko Bad Wildungen. Byla to krásná procházka – noční hlídač nám vykládal zajímavé historky a ukázal nám překrásné měšťanské domy. Na konci noční procházky jsme se zastavili v nejstarším místním lokálu, kde jsme si dali pivo. V sobotu jsme zase časně vstávali a šli na snídani do hotelu. Bylo nám nápadné, že tam nevidíme stát žádné aerovky. Velká vrata do garáží byla ještě zavřená. V místnosti pro snídani to vypadalo jako o Vánocích, skoro všude byla tma. Ukázalo se, že vypadl proud. Vládl trochu chaos, ale obsluha se snažila, aby všichni dostali horkou kávu a snídani. Mezitím se řada aerovkářů snažila pomocí šroubováků a jiných nástrojů otevřít dveře garáže. Zdařilo se jim to krátce před devátou a skoro současně začal jít proud.

Nato se všechna auta rozestavila podél silnice, což dělalo jako vždy velký dojem. Po uvítacím proslovu starosty asi kolem desáté hodiny mohly první aerovky odjet. Vytvořily se skupiny po 10 až 20 aerovkách, které vedl vždy jeden veterán. Podél trati jsme si tak mohli prohlédnout řadu krásných vesnic. Asi po jeden a půl hodině jsme dorazili do přírodního parku Kellerwald, kde jsme navštívili muzeum. Dozvěděli jsme se tu řadu zajímavostí o divokých kočkách, které tu žijí a shlédli dokonce 3D-film. Za krásného počasí jsme pak poobědvali.



Hráz Ederského jezera.



Kolonáda v Bad Wildungenu.

Pokračovali jsme přes most a podél pobřeží k domku, kde probíhaly zvláštní úkoly. Bylo třeba postavit pravé přední kolo přesně na daný bod. Potom jsme jeli přes přehradní hráz Ederského jezera a dopřáli si malou přestávku na fotografování, pojídání zmrzliny a procházku přes přehradní hráz. Ale i tady byly na pořadu zvláštní úkoly – soustředná jízda mezi kuželkami.

Našeho denního cíle jsme dosáhli po dalších 15 kilometrech jízdy překrásnou krajinou – kolonádu v lázeňském parku. A zde opět zvláštní úkol – couvání k mříži. Nato jsme naše Aerovky vystavili před kolonádou, aby si je hosté a návštěvníci mohli prohlédnout. Kávu a koláč jsme si skutečně zasloužili.

Samozřejmě to nebyly toho dne jediné zvláštní úkoly. Také jezdit v kruhu na šňůře a zastavit na předem určenou vzdálenost od obrubníku. Proč o tom vlastně píšeme spočívá v tom, že jsme to celkem dobře absolvovali. Po chutné večeři následovalo samozřejmě vyhlášení vítězů. Zprvu jsme si mysleli, že se na nás zapomnělo. Když se pak zjistilo, že nejsme ani druzí ani třetí (mnozí se už smáli), zjistili jsme, že jsme zase získali první cenu.

V neděli byla od 7 hodin snídaně a pak jsme se museli postavit na ulici Dr. Borna. Tentokrát jsme měli startovní číslo 50, protože Aerovky 10 a 18 stály jako poslední – to proto, že se ostatní báli, že jsme příliš rychlí a že bychom jim ujeli! Kolem desáté hodiny se to rozjelo. Ti, kteří jeli jako poslední, nemohli zabloudit. Stačilo se podívat, kde je modře zakouřeno a podle toho jet. Jízda krajinou i vesnicemi byla překrásná! Na cestě byly i lázně Zwosten. Na krátký čas přestaly být lázněmi a páchly kouřem z našich výfuků. Když jsme pak dojeli do hornického muzea, byli jsme rozděleni do skupin. Napřed jsme šli pěšky parkem a prohlédli si řadu důlních strojů a zařízení pro dobývání uhlí. Vysvětlili nám, jak se kamenné uhlí zpracovává a spaluje k výrobě elektřiny. Na závěr jsme se svezli jedno kolo vláčkem. Následoval oběd, který všem velice chutnal. Na pozvání sponzora Bernda Rohdese jsme navštívili jeho hřebčín, prohlédli koně a osvěžili se za krásného počasí nápoji.



V hřebčíně Bernda Rhodese.



Náměstí ve Fritzleru.

Poté jsme pokračovali do nádherného města Fritzlaru, kde jsme všechny Aerovky vystavili na tržišti. Této přestávky mnozí využili ke kávě na terase kavárny, ať už s koláčem nebo bez. Do naší garáže jsme se vrátili v pozdním odpoledni a absolvovali ještě příjemný večer v hotelu.

Cestou do Holandska jsme měli velmi špatné počasí – déšť a silný vítr. S teplým a slunečným víkendem v Bad Wildungenu jsme měli tedy štěstí.

Za dobře zorganizované a nezapomenutelné evropské setkání 2011 chceme organizaci a zvláště Berndovi Rohdemu srdečně poděkovat. Mnoho pozdravů od nás obou a na shledanou v příštím roce!

Pleun a Jolanda Kruidenier z Nistelrode v Holandsku



Svatý Mikuláš mezi aerovkáři

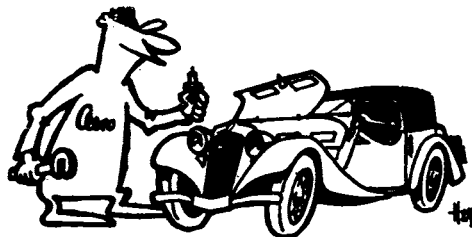
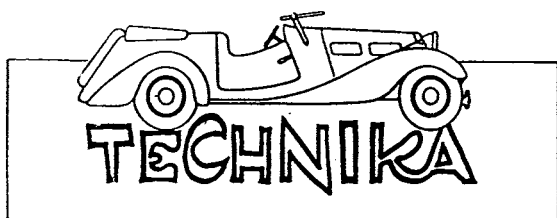
Svatý AERO Mikuláš se svými nohsledy přišel 8. prosince opět obtěžkán dárky mezi aerovkáře. Imaginární ďábel s andělem vůbec nevypadali na svůj věk počítaný na desítky tisíc let. Zato svatý Mikuláš, biskup myrský, jakožto postava skutečná, na svůj věk sedmnácti století opravdu vypadal. Je možné, že toho nejistého roku 327 nezemřel, a že to byl opravdu on.

- JK -



!!! Aerovkáři - nepřehlédněte !!!

Redakce žádá a prosí čtenáře Aerovkáře, kteří chtějí přispět svou troškou do mlýna nebo mají dotazy, aby je zasílali na E-mail adresu - AEROVKAR@EMAIL.CZ - děkujeme předem za množství příspěvků. - red -



Dnes v Technické rubrice pokračujeme výkresy tlumiče sání. Výkres L 266 je z r. 1935. Jak je patrné z výkresu, nahrazuje předchozí tlumič L 200, který k dispozici nemáme. Je to však kratší verze L 266 - délka pláště je 170 mm. Oba tyto tlumiče byly určeny pro karburátor Amal, který se v té době montoval. Je však jasné, že ještě před těmito tlumiči byl požíván malý kulatý hliníkový tlumič (obdoba tlumiče pro malé aerovky), a to asi do třetí série (1934-35).

V případě výroby tlumiče - díly L 196, L 197 a L 198 jsou z děrovaného plechu s otvory 2 mm. Nástavec L 265 děrovaný není.

Omluvte kvalitu výkresů, ale v archivu lepší k dispozici nemáme.

- JK -

Tlumič sání se stal inspirací pro našeho kolegu a stálého dopisovatele Petra Klusáka.

Redakci Aerovkáře.

Zasílám několik poznámek k tlumiči ssání. "Hlas" Aerovky poznají aerovkáři na hony deleko, ale málo známý je fakt, co tento zvuk způsobuje. Stručně a srozumitelně:

Tlumič ssání aneb jak Aerovka ke svému hlasu přišla?

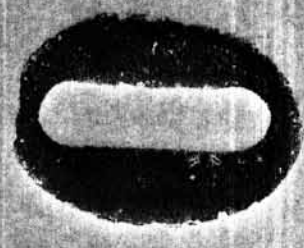
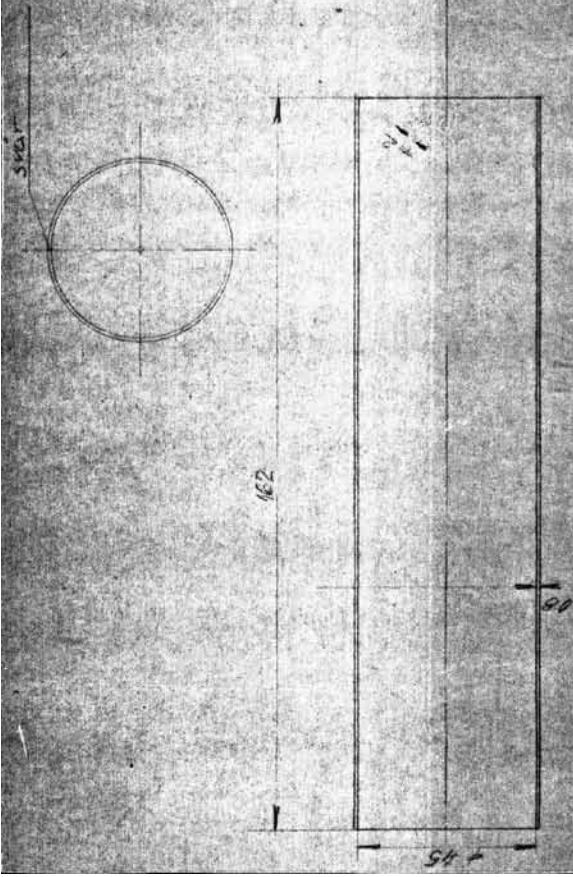
Charakteristický nepravidelný chod dvoudobého motoru při nízkých otáčkách (běhu naprázdno) je způsoben nevhodnou velikostí kanálů, hlavně kanálů vyplachovacích. Jejich rozměry jsou určeny z požadovaných provozních otáček a způsobují, že při nízkých otáčkách, kdy je stlačení směsi v klikové skříní poměrně malé, má vyplachovací proud malou rychlost, takže nestačí dokonale vypláchnout válec od spalín. Po uzavření výfukových kanálů stlačuje píst směs menšího množství čerstvého paliva a značného množství spalín. Tato směs není hořlavá a při přeskočení jiskry se nazapálí - motor vynechává. Zažehne se až při dalším zdvihů, kdy je ve válci více čerstvé směsi, někdy je k tomu třeba i tří zdvihů, než je válec naplněn směsí takového složení, aby se mohla zažehnout.

Při otevírání a zavírání kanálů u dvoudobého motoru dochází k velmi rychlým změnám průtokové plochy kanálů, což má za následek prudké střídání tlaků, projevující se na venek nepříjemným hlukem.

Hluk ssání u dvoudobého motoru je podstatně větší než u motoru čtyřdobého a k jeho utlumení je nutno pečlivě vyrobit velký tlumič ssání. Aby se zmírnil hluk ssání, upravuje se spodní hrana ssacího kanálu šikmo nebo s prodlouženým vybráním. Pod vlivem těchto skutečností laborovala továrna s délkou tlumiče ssání a tvarem ssacích kanálů.

Petr Klusák

P.S.: Záměrně uvádím slovo "ssání" se dvěma s, jak se psalo původně ve své době.



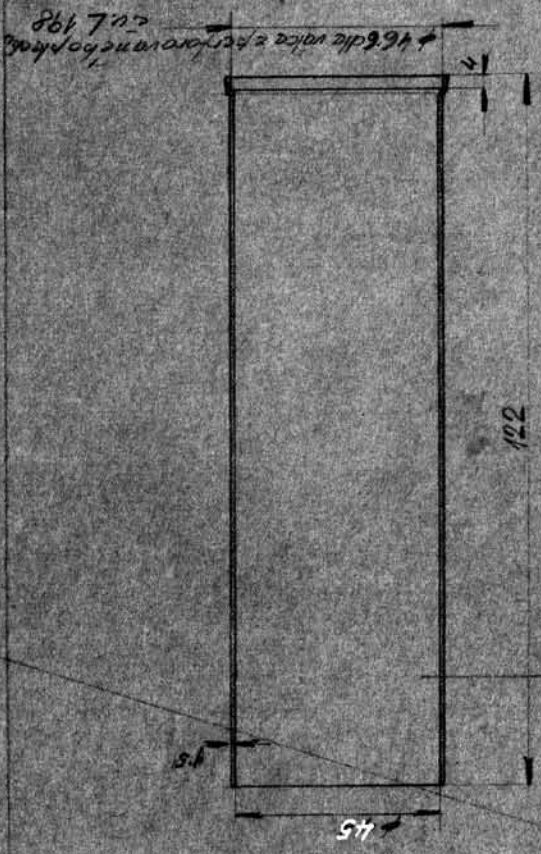
20. XII. 47

ABRO-PRAHA

řada L 266 T 214

Pláň k výstavbě parní kotelny
Kvalita: Kvalita
Materiál: 20. proužekový železný
Kontrola: Kvalita
Datum: 1947

Thumšův štáb L-198



22. XI. 47

pláň od 1501. vozu
výzkoušeno pod č. LZ 334

Z M Ě N A		Provedl
Datum:	25. II. 36	Kučel
	silá z 20. prouž. na 1 ^{mu} M	na prouž. p. 122
	9. I. 39	trubka p. 40.5 z mědi na p. 17.4
	24. 3. 45	trubky p. 44 na p. 145
		Děw

ABRO-PRAHA

řada L 266 T 14

Pláň k výstavbě parní kotelny
Kvalita: Kvalita
Materiál: trubka p. 40.5 z mědi na p. 17.4
Kontrola: Kvalita
Datum: 1935

Thumšův štáb L 265

L 261

L 198

L 265

L 195

L 192

L 197

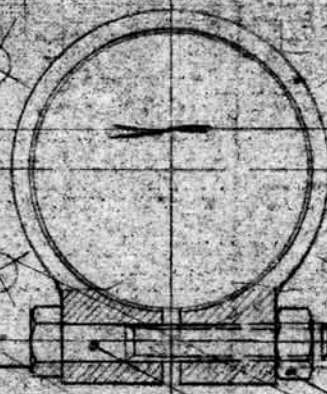
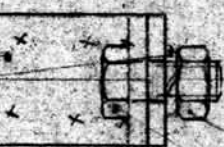
L 196

L 263

Po3 1mm

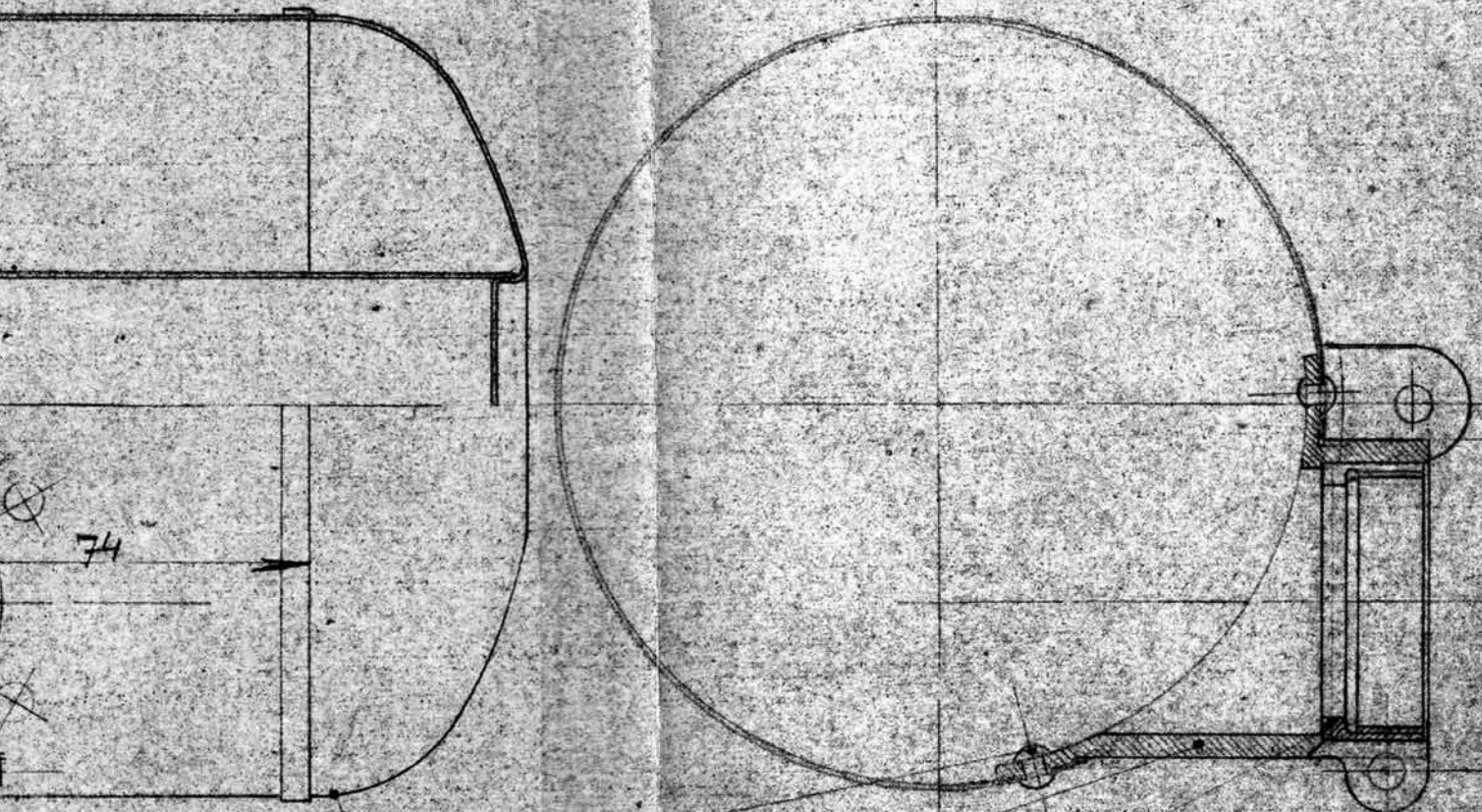
L 262

120



plati od 1501 vozu jako nahradu za L 200 (dv)
 vyzkoumeno pod ciz 337

AERO-PRAHA.			
Předmět: <i>Rumic, ssoml, pentara</i>			
Kusů:	Material:		
Kresil: <i>H</i>	Datum:	<i>4. 12. 48</i>	Číslo:
Kontrol: <i>H</i>	<i>L 268</i>		



rys. 35x7 o 6k0su

L 193

L 258

Ma 4 2k0sy

L 264

L 260

M6x15

MOTOR REVUE
vychází vždy na začátku
a uprostřed každého mě-
síce, tedy 24krát ročně.
Ročník počíná 1. května.
Redakce a administrace:
Praha II., Tyršova ul. 12.
Telefon 533-31. Rediguje
JAROSL JEZDINSKÝ.

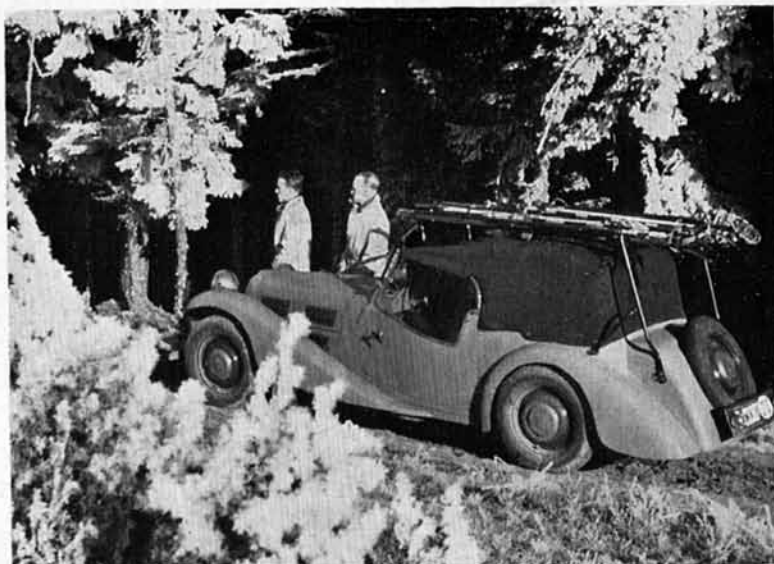


Foto bří Ing. Kröhnové, zvětšeny Fotex, Praha II.,
Spálená č. 20. — Obrazy získaly ceny v nedávné
fotografické soutěži, kterou vypsal továrna Aero.

NA HORY S LYŽEMI

ve vlastním voze, bez dlouhého
čekání a tlačení ve vlaku. Odje-
dete si libovolně, kdy a kam jen
chcete, přijedete, kdy se Vám za-
líbí, a tak nejste na ničem závislí.
Lyže a auto — dva sporty, po-
skytující vrcholné možnosti a tak
ideálně se navzájem doplňující!



Úsporné karburátory - samostartery SOLEX montuje
továrna Aero na své nové motory. Máte-li vůz starší,
dejte si jej zmodernisovat nejnovějším karburátorem

SOLEX

Montáž provede každá autodílna.

AUTOAVIA Praha XII.

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 5, r.v. 2011.

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.