



2012

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



Nejmladší z rodu Ulrichů

č. 1



Vážení aerovkáři,

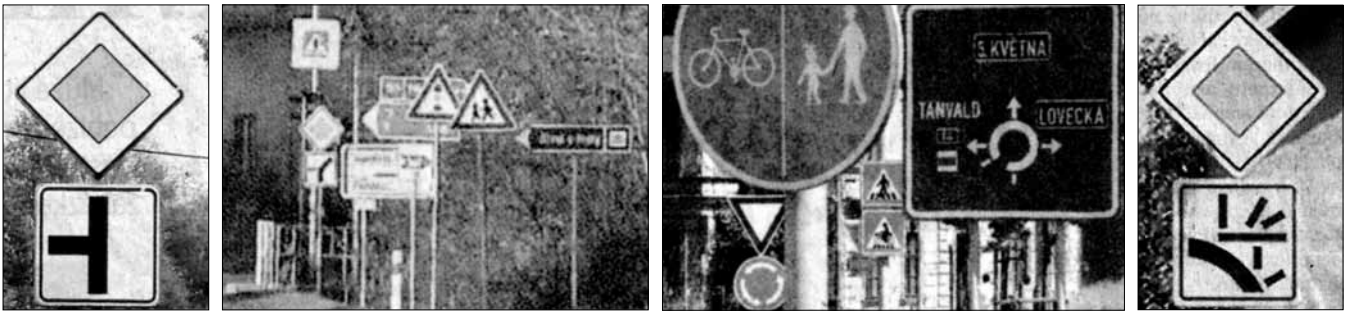
nevím už pokolikáté jsem začínal aerovkářský úvodník větou „... zaujal mě noviny článkem“ a dnes je to – **Třetinu úmrtí u nehod ovlivnily špatné značky.** Tohle sdělení asi uhoří do očí každého a motoristy obzvlášť. Vždyť loňský rok byl s počtem „jen“ 707 usmrcených asi „nejúspěšnějším“ v polistopadové historii ČR. Statistika říká, že 234 obětí dopravních nehod lze přičíst na vrub špatnému dopravnímu značení, rozbitým vozovkám, chybějícím svodidlům a tím, co souvisí se značením.

Několik příkladů, které **stojí za to!** Který směr byste si vybrali jako hlavní při pohledu na dodatkovou značku u prvního snímku? Já bych tu křižovatku chtěl přežít, a tak bych si ji vysvětlil tak, že říká: „Všechny silnice do mne ústící jsou vedlejší a neplatí u mne ani pravidlo pravé ruky!“

A co říkáte na změť dopravních značek na druhém snímku? Ještě, že je tam značka upozorňující na světly řízenou křižovatku, protože ten semafor je zcela zakrytý ostatními značkami.

A další „informační šrot“. Tady by asi bylo nejlepší zastavit, posvačit a při té příležitosti zjistit pěšmo, kde všude a komu dát přednost. Dále pokračovat s vozem krokem, protože to vypadá, že i cyklisté mohou přechod pro chodce přejíždět!

Doplňkovou značku na čtvrtém snímku bych nazval dopravním surrealismem. Ještě, že je jen doplňková.



Nad takovým dopravním značením se můžeme usmívat, vtípkovat o něm, ale! Jak vidíme, může mít fatální následky.

Redaktor článku cituje zákon: „Dopravní značky se smějí užívat jen tam a v takovém rozsahu, jak to nezbytně vyžaduje bezpečnost a plynulost provozu“. A dodává, že značky jsou výborným byznysem pro firmy, které spolupracují s dopravními odbory radnic, úředníci proto ochotně vytvářejí podmínky pro jejich rozmisťování. Tady si však pan redaktor nezjistil přesný postup při rozhodování o dopravním značení. V praxi je to tak, že na základě žádosti ze strany obce k příslušnému dopravnímu odboru nebo z podnětu tohoto odboru je vypracován návrh dopravního značení a poté má poslední slovo **dopravní policie**, která rozhodne. Takže by v tom byznysu figurovali i ti, kteří nakonec zpracovávají i uvedenou statistiku?



Na závěr jednu perličku z pražského Jižního Města. Jedete ulicí Opatovskou směrem z města (dva jízdní pruhy v každém směru). Pravý jízdní pruh je v dopravních špičkách vyhrazen autobusům MHD. Mimo vyhrazený čas se zařadíte nic zlého netušíte do pravého pruhu (povinnost jet v pravém pruhu i ve městě platí už nejméně 10 let – málo kdo to ví) a přijedete na světelnou křižovatku u konečné METRA Háje. Tady na vás čeká dopravní past. Ve výšce 6 metrů se nad tímto pruhem houpe dopravní značka „**Zákaz vjezdu všech motorových vozidel**“ s doplňkovou značkou „**Mimo bus MHD**“ a vy dál nesmíte. Co teď – levý pruh je plný, za vámi plno, protože to nikdo nečeká – takže porušit jednu z nejstriktnějších značek? Nic jiného nezbyvá. Jenom dodám, že za křižovatkou jízdní pruh normálně pokračuje a tam už na vás čekají! To je byznys! Ani nevím, jak dlouho tam tahle značka byla, než jsem si jí všimnul, naštěstí

„bez ztráty květinčky“. Jen za chvíli, kterou jsem to fotil, projelo asi 6 aut (mimo dopravní špičku).

Tak vám přeji v letošní motoristické sezóně hodně radostných chvil s hloupým značením a bez tragických následků (i pro vaše peněženky)!

– JK –

Ke snímku na titulní straně píše pan Oldřich Ulrich:

Už když přišel před třemi a půl rokem na svět, byl jsem přesvědčen, že máme v rodině nejmladšího Aerovkáře na světě. Na štědrý den byl syn s celou rodinou pozván ke společnému stolu. Při přípravě večerní tabule nebylo na děti moc času. Když jsem chtěl zjistit, kam jinak velice neposedný vnuk zmizel, a že je náhle podezřelé ticho, zjistil jsem, že mi sedí v křesle a studuje, jak jinak, Aerovkáře.



Před 40 roky zemřel 18. ledna 1972

pan Bohumil Turek

Jako vzpomínku uvádíme v Historické rubrice kopii vzácného materiálu z archivu ACC z pera jistě nejpovolanějšího.



LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.

Dr. Kabeš o Turkovi



1905.
Přívěsný vozík k dvoukolce.

~~AERO TOVÁRNA LETADEL~~
DR. VLADIMÍR KABEŠ

PRAHA-VYSOČANY

Pan Bohumil Turek vstoupil do továrny Aero jako prodejní a propagační úředník automobilového oddělení dne 1. listopadu 1929. Jeho neobvyklé úspěchy přivedly ho zřejmě na místo vedoucího prodejní organizace pro celé území Č.S.R. a technické vědomosti, jež měl příležitost za nejvýhodnějších okolností a situací projevit postavily jej

nedlouho potom v celo záhusobuho oddelení, v němž ko-
něny byly studie a přípravy pro nové typy vozů
jak po stránce motorové, tak s hlediska všech sou-
části pro stavbu chassis. V této funkci osvědčoval
vždycky houževnatost a pilu i iniciativu, při čemž
nutno zdůraznit, že podněty jeho byly vedeny úspěš-
nou snahou jak po stránce technického zlepšení, tak
i s ohledem na úspornost a hospoděrnost.

Kromě činnosti v továrně vyvíjel pan Bohumil Turek
po celou tuto dobu zcela ojedinelou a úspěšnou činnost propagač-
ní, které učinila jeho jméno i jméno značky Aero známými
po celé Evropě. Účastnil se několikrát mezi prvými a nejlepšími
hvězdicové jízdě Rallye Monte Carlo, na jednoválci Aero 500cm³
absolvoval bezvadně jízdu do Afriky a zpět, stal se absolutním
vítězem celé řady závodů domácích i mezinárodních a jeho
jízda 30.000 km non stop je jistě ještě dnes mnoha tisícům
občanů ve velmi příjemné a milé vzpomínce.

Na jaře v. 1935 vypravil se na velkou obřížnou a vzrušnou
cestu Ruskem, které jej dne 15. června 1935. přivedla zpět
zpřeva a v tak bezvadné kondici, že se rozhodl účastnit se

15. téhož měsíce a roku účastnit se závodu o 1000 mil
československých, při kterém byl však jiným účastníkem
vysunut z jízdy dráhy, a utrpěl tak těžké zranění, je
lékaři o uzdravení jeho vesměs pochybovali. Při své snád
zele ojedinele životnosti a neuvěřitelně dobré mysli překo-
nal však i tato úskalí svého života a když se po řadě
měsíců úplně zotavil, byl s to dokonale zastávat
odpovědné místo ředitele Service Aero, kdež mu byly svěřeny
všechny funkce technické i komerční.

Po celou dobu války byl vždycky dobrym a vzornym Cechem
nikdy se ničeho ze strany Němců nepobul a celá řada našich
stal se nejen učedníkem, ale i zachránce. Nutba se
zúčastnit, je za revoluce květnové bojoval na barikádách
mezi prvými.

U pana Bohumila Turka vážil a věřim si vždycky nad
jiné jeho píle, svědomitosti a jedinečné činnosti, kteréžto
vlastnosti spolu s vědomostí a obornými znalostmi
jistě muslo přispěly k tomu, že mu bylo dopřáno jisté
v životě toliko krásných úspěchů.

Po celé dlouhé leta byl mi pan Bohumil Turka upřim-

mým, opravdovým přítelem a přeju mu do dalšího života je srdce všechno dobré. Jest můj, který vždycky ví, co chce a tudíž jistě dosáhne cíle, jád ví jej pro sebe a pro blaho i štěstí své rodiny vytěžil.

V Praze, 26. listopadu 1946.



Pozn. red. - Povšimněte si přeškrtnutého názvu firmy AERO a Vysočan v záhlaví. JUDr. Kabeš, když psal posudek, již nebyl ředitelem továrny.

Připravil K. Jičínský

Z historie ACC Praha

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

Druhý den ráno 5.5. hod. jsem ujížděl z Domažlic na Prahu rychlíkem a 9.15 jsem byl na Smíchově, /je to jediný rychlík z Domažlic/Hned jsem jel do Římské tam samozřejmě žádné cívky neměli, pak jsem jel do Libně tam měl dvě ale byl na dovolené zajel jsem domu, nemohl jsem se domu dostat, klíč byl v zámku matka se ozývala ale nešla otevřít klíč jsem nemohl odstrčit /pootočít/ seděla u kamen a než došla ke dveřím tak to trvalo nejméně čtvrt hodiny už jsem to chtěl násilím vyrazit.- Špatně vypadala strašně slabá nemohla se udržet na nohou, bylo to zoufalé, tekly mě nervy jednu zachraňuju a učím chodit druhou zase zabíjím že nejsem doma.///---Já musím přijít do nebe, když tady mám peklo se ženskými.!!!

Doma mám jednu novou cívku na motocykl ta by zatím stačila. (Tuto větu jsem musel upravit aby byla dodržena souvislost. Jič.) Mohl jsem jeti již ve 2 hod. odpoledne zpět ale osobním vlakem to mě nebylo nic platné přijel bych tam k večeru a to se nedá nic dělat je brzo tma, pojedu ráno v 6.hod. a na montáž mám pak času dost. Tak jsem to provedl. Baterie byla již nabitá nová cívka fungovala trochu se to hádalo tak jsem tam napojil obě starou i novou pak jsem novou dal pryčono to šlo a honem s tím ujížděl za Domažlice na velkém kopci jsem to znovu přesteloval aby se mě to tam nehádalo, povedlo se mi to

šlapalo to bezvadně.- Nejdřív jsem jí pochválil a pak jsem jí vynadal



ty nejsladší jména které jsem jí dal ono jich je v českém slovníku hodně nemohu všechny uvádět které jsem jí řekl bylo jich hodně , jako ty potvoro ty mrcho ty curo že se nestydíš já se musel takhle potit než jsem tě donutil k poslušnosti, teď se budeš potit zase ty až se z tebe bude kouřit já ti to vosladím takhle dělat fóry.- A vosladil jsem jí to, poznala že to na mne neplatí, tahala dobře a už netrucovala, musím být na ní přísný a takový ženský rozmary jí rozehnat jen co mě pořádně pozná tak jí naučím tahat a být poslušná.- Ty musíš sloužit mě a né abych ti dělal otroka. -Potvoro. Do Klenčí jsem jel pořád na přímý záběr v lítl do průjezdu tam jsem měl garáž velký dvůr až se tam Pepík polekal /to je prase kanec/. Klenot už koukal u okna a poslouchal jak si motor šlape lepší než ona.-Šel jsem se umýt a pak hurá na pivo žízeň byla veliká po takové zábavě.

Znovu přeštelovat aby se to nehádalo

26.8.67. Návrat z dovolené z KlenčíJeli jsme do Domažlic koupil jsem tam bonboniéru a daly jsme jí tam panu Žitníkovi,

/jak nám nabyt tu baterii/ motor jsem nechal běžet aby nám to zase na tom smolařském místě nezhaslo. Klenot umíral strachy aby nemusela jít pěšky do Prahy to by na to potřebovala pětiletku. - Jelo se nám dodře, kontrolovaly jsme čas podle hodin a podle patníků každou půl hodinu abych věděl a zvykl si až pojedeme na to Rallye jest-li udržím to tempo 40 km v hodině, klidně jsem udržoval 42-45 km tak to bylo dobré, bez štvání.-V Holoubkové jsme šli do hotelu na oběd měli jsme mozeček byl výborný. Cesta do Prahy uběhla bez poruch.

10.9.67 Jedeme na výlet Žebrák ,Točník jsme vyjeli až na parkoviště pod hradem pekelná cesta velké stoupání kamení a díry pak na Křivoklád. Lány a Praha.-

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

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

Z historie automobilu

59

PÁRA V DOPRAVĚ

BRATŘI JOHNSONOVÉ.
Amerika 1828.

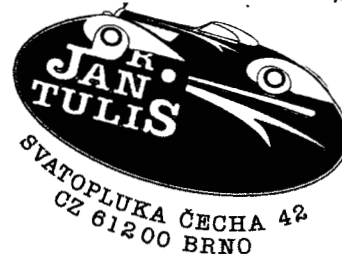
Bratři Johnsonové, kteří měli malou dílnu ve Filadelfii, dokončili r. 1828 parní vůz, jenž - nehledíc k vozu *Francouze Blancharda* - byl prvním, který skutečně jezdil v Severní Americe. Měl horizontálně položený parní válec s ojnicí připojenou na zalomení uprostřed hnací osy. Obě hnací kola (zadní) měla průměr 8 stop a byla dřevěná. Dvě



přední řídicí byla mnohem menší. Kotel - na zádi vozu - byl stojatý, tvaru velké láhve, komín byl uprostřed nad ním. Pojistný ventil byl přidržován dolů pákou a závažím. Na ulicích s špatným dlážděním vůz dělal takový hluk, že plašil koně, a také jeho říditelnost nebyla valná, neboť často narazil na plot a vyvrátil ne jeden patník. Jinak současníci uznávali, že jezdil dobře a zejména chválili, že překonává značná stoupání.

- pokračování příště -

Kolega Petr Klusák z Brna nám zaslal dopis p. Dr. Jana Tulise o počtu karoserií AERO vyrobených firmou Sodomka.



Vážený pane Klusák,

navazuji na naše poslední setkání a v příloze zasílám několik slíbených informací.

Vyhledám další fotografie a materiály a rád je dám k dispozici.

Zběžně jsem prohlídl záznamy o výrobě karoserií u Sodomky a zjistil jsem, že první karoserie na podvozku Aero 30 byly vyrobeny v roce 1936. K tomu se Váše i kopie z firemního prospektu Aero.

V roce 1937 vyrobilo se celkem 160 ks karoserií pro Aero 30 a 50

1938	25 ks	pro Aero 30
1939	55 ks	pro Aero 50
1940	11 ks	pro Aero 50
1941	24 ks	pro Aero 50
1942	5 ks?	pro Aero 50

Konkrétní typy karoserií však zatím nemám k dispozici. Pokusím se zjistit více.

Závěrem jsem chtěl poprosit o kopie fotografií z prospektů, které jste mi ukazoval při našem setkání.

Těším se na zprávy od Vás,

Vět

Na stranách 9 a 10 uvádíme pokračování z brožury 40 let středočeských strojíren n.p. závod Vysočany z r. 1959.

Připravil Karel Jičínský

tým duchem. Provádí se dílba výrobních programů celých odvětví tak, aby výroba měla vyšší seriovost a dlouhodobou perspektivu, nutnou pro zdárný rozvoj oboru. Jelikož toto vše si organizují země táboru socialismu, je přirozené, že taková rozhodnutí jsou velmi pečlivě zvažována ze všech stránek, tedy i z hlediska obranyschopnosti mírového tábora.



Aero 45 - malé letadlo, pro velké testy

Je to úplně jiný druh spolupráce, než jaký je možný mezi zeměmi kapitalistickými.

Na základě výše popsaných úvah se zjistilo, že spotřeba v artiklu, dosud našim závodem vyráběná, může být pokryta již existujícími jinými závody téhož oboru, a jelikož řada těchto závodů byla budována jako závody jednoúčelové, specialisované, ukázalo se, že pro výrobu, dosud u nás běžící, mají lepší předpoklady. Kapacitu našeho závodu možno tedy použít pro artikl jiný, jehož potřeba není kryta výrobními závody již existujícími, a kde se jeví stávající nedokrytí potřeby ne jako náhodný výkyv, ale jako zjev trvalý a pro budoucno dokonce rostoucí.

Při výběru nového výrobního programu pro náš závod se dodržovaly samozřejmě požadavky přísné hospodárnosti. Bylo přihlíženo k tomu, aby nebylo potřeba mnoho investic, zejména stavebních, aby nový program byl ucelený, s co nejmenšími kooperacemi s podniky ostatními; aby nový program měl produkční trend, odpovídající na velkou řadu let dopředu možnostem dalšího rozšíření závodu v rámci jeho územního položení; konečně aby nové organizační začlenění závodu nevyvolalo obtíže v administrativě.

Z těchto hledisek bylo zřejmé, že nejvýhodnější začlenění našeho závodu Aero bude do rámce podniku ČKD Praha, a převedení některého artiklu ze závodu tohoto podniku. Jako nejvhodnější výrobní program se jevil elektrické přístroje ze závodu ČKD Stalingrad. V tomto artiklu již byl dosavadní výrobce ČKD Stalingrad na mezi své plošné možnosti pro rozvoj výroby a naopak odchod tohoto artiklu umožňoval rozšíření výroby oborů ostatních. Oba závody spolu sousedí přes ulici, takže přechod některých zaměstnanců s programem nevyvolá žádné komplikace v dojíždění do práce atd.

U aparátového programu je v materiálové oblasti poměrně vysoký procentuální podíl odlišků; sousedství sléváren ČKD tuto otázku řeší. Aparátový program nevyžaduje k výrobě různých stavebně důležitých hal (těžké jeřáby, montážní jámy, složitá zařízení např. impregnace atd.); pro budoucí rozvoj výroby, vyžadující event. další výrobní plochy, lze na dnešních volných pozemcích postavit potřebné výrobní objekty v rámci možnosti podniku ČKD a závodu, bez nároku na kapacitu závodů stavebního průmyslu, alespoň ne do doby, než bude vyřešena otázka výstavby bytů v hlavním městě. Konečně je tu okolnost, že nové vzniklý závod aparátový, který bude mít též vlastní výrobové a konstrukční oddělení, má v nevelké vzdálenosti (Běchovice u Prahy) k dispoziční experimentální základny, vybudované státem, a to toho druhu, že kromě SSSR není takové v zemích sousedních. Pro technický rozvoj aparátů, kde dosud pro návrh a konstrukci zhašecího ústrojí neexistují podrobné výpočtové metody a řadu věcí třeba ověřit bezprostředními pokusy v podmínkách, odpovídajících skutečnému provozu, je experimentální základna nezbytná a je-li blízko u závodu, je to okolnost velmi vítaná.

Návrh zpracovaný na základě výše uvedených úvah byl schválen vyššími orgány a bylo rozhodnuto:

začlenit závod Aero do rámce podniku ČKD Praha,
převést do něho aparátový program z ČKD Stalingrad.

Po ustavení podnikového ředitelství CKD Praha k 1. dubnu 1958 pak bylo rozhodnuto, že ze závodu Aero bude vybudován v rámci CKD Praha specialisovaný závod na elektrické přístroje, vybavený všemi orgány tak, aby mohl dle směrnice o reorganizaci čs. průmyslu zajišťovat komplexně potřeby národního hospodářství v oboru přístrojů v. n. a v. v. n.

V čem spočívá komplexní zajištění potřeby našeho národního hospodářství v oboru elektrických přístrojů v. n. a v. v. n.?

Je to ve třech ukazatelích:

- a) zabezpečit množství produkce;
- b) docílit u výroby odpovídající technickou úroveň;
- c) dodržet produktivitu výroby v mezích, daných směrnici XI. sjezdu.

Pokud se týče ukazatele množství produkce, je to věc jasná. Potřebu nově budovaných neb modernisovaných objektů u nás třeba zabezpečit proto, že bez elektrické energie nemůže žádný závod existovat, a rozvod elektřiny je odvislý od vybavení rozvodného zařízení spinačemi přístroji. Produkce aparátů je tedy v předstihu proti uvádění všech nových průmyslových kapacit do provozu.

Kromě potřeby našeho průmyslu je důležité, dát určitě množství našich výrobků k dispozici pro organizace našeho zahraničního obchodu a umožnit tak na poli mezinárodního obchodu získat pro naši vlast cizí valuty na nákup surovin, potravin atd.

V rámci vzájemné hospodářské pomoci zemím LD pak k tomuto momentu čistě obchodnímu přistupuje i důležitý moment politický: dodávkou elektrických přístrojů přispět k rychlému rozvoji energetické základny meně pokročilých zemí, a to bez jakýchkoliv politických podmínek. Že tato pomoc ČSR v dodávkách aparátů je velmi vítána dokumentuje např. skutečnost, že lidová republika Bulharská vydala poštovní známky s obrázkem vypínače CKD pro 100 kV.

Technická úroveň spinačů je čísel, který převážně rozhoduje o použitelnosti spinače a o jeho exportuschopnosti.

V tomto oboru nastoupená orientace v roce 1953 na spinače s malým množstvím oleje se ukázala jako správná a již docílené dílčí úspěchy to potvrzují. Třebaže s ohledem na situaci výrobního cechu aparátů ve Stalingradu nebyla výrobní prototypů věnována taková kapacita, jak potřeby by ukázala, docíleny byly pozoruhodné úspěchy, které dokazují, že kolektiv konstruktérů je schopen zajistit i extrémní technické požadavky.

„Grand Prix“, udělená na světové výstavě v Bruselu vystavovatelům spinačů CKD na 180 kV, to jasně dokazuje. Na věci je zejména potěšitelná skutečnost, že konstruktéři aparátů vědí velmi dobře, jaké výhody pro jejich práci přináší co nejužší styk s dílenským pracovištěm a osobní spolupráce technika a dělníka.

Produktivita výroby elektrických přístrojů v. n. a v. v. n. je tak jako u všech výrobků našeho průmyslu – zdrojem, z něhož pramení prostředky, sloužící k prospěchu všech našich pracujících.

Je proto zajišťování dosažení plánem dané produktivity práce důležitým úkolem, na jehož plnění se podílí jak složky technické a výrobně organizační, tak výrobní.

K vlastní výrobě jednotlivých typů spinačů patří též výroba prefabrikátu rozvodnů, t. zv. rozvaděčové skříně. Je to důležitý artikl, v ČSR dosud nevídaný, teprve zavedený. Jeho hlavní přednosti jsou tyto:

1. odstraňuje nutnost zděné budovy čili odlehčuje stavební kapacity pro účely jiné na př. bytové,
2. radikálně zkracuje t. zv. montáž rozvodny na místě, neboť téměř všechna montáž se provádí ve výrobním závodě, kde jsou přirozené podmínky daleko příznivější než na staveništi.

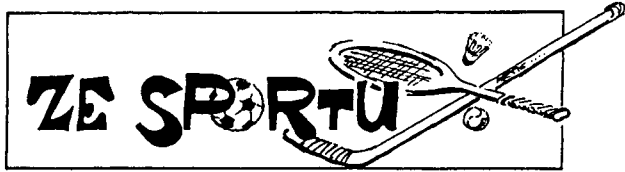
Pro srovnání možno uvést toto:

Naklady na 1 kobku zděné rozvodny 22 kV, se dvěma systémy přípojnic, tedy nejčastěji užívaný typ u nás, činí Kčs 215.000,-. Naklady na 1 skřín pro tytéž provozní parametry činí Kčs 135.000,-.

Montážní doba se zkracuje asi o 85 $\frac{0}{100}$.
Tento stručný výčet jistě stačí k tomu, abychom pochopili důležitost tohoto artiklu pro snižování investičních nákladů u nově budovaných rozvodných objektů, a abychom výrobu těchto prefabrikovaných rozvodnů co nejuššivněji rozvíjeli.

Perspektivní úkoly jsou pro náš závod náročné.

Je nutno, převést v letech 1959 a 1960 postupně i ostatní sortimenty přístrojů do naší výroby, hlavně spinače 100, 200 a 400 kV. V tomto sortimentu je hlavní těžší než jen proto, že potřeba těchto spinačů prude poroste, ale že zde je velký objem vývozu, a to do zemí vzdálených (Indie, Egypt, Korea, Čína), s odlišnými podmínkami klimatickými, s nutností možných oprav na místě, s nutností zajištění montáže a zavržení obsluhujícího personálu z řad domácích lidí. Je třeba, nejen přiřadit závod na zvládnutí úkolů výrobních, ale ičas vybudovat po-



Klubový výlet členů ACC Brno v roce 2011

Ve dnech 2. – 3.9.2011 uspořádal Aero Car Club Brno svoji první akci. Původně jsme chtěli připravit setkání majitelů vozů Aero v lázních Luhačovice a přizvat aerovkáře ze Slovenska. Na konec, po zralé úvaze, jsme se rozhodli začít metodou postupných kroků a uspořádali jsme pouze klubový výlet.

Náš klub má pouze 8 členů, majitelů vozů Aero, a byl založen v roce 2009. Autopark má 18 vozů Aero, vesměs zrenovovaných. Nikdo z nich neorganizoval podobnou akci a navíc většina členů jsou pracovníčně plně vytížení lidé.

Bohužel na poslední chvíli pro nemoc odešel jeden z členů s vozem Aero 50 roadster a jeho spolujezdec, majitel téhož vozu momentálně mimo provoz, a protože ostatní jeli v malých Aerovkách, tak nás jelo jen 6 členů ve třech vozech. Foto ze startu zasílám v příloze.

Díky krásnému počasí došlo i na koupání v rybníku na kouzelné Českomoravské vysočině. Samozřejmě pánové okusili vodní lázeň v dobových plavkách decentně kryjících nedostatky jejich ztepilých postav.

Hlavním bodem akce ale bylo posezení s výměnou zkušeností při renovaci a hlavně skvělé jídlo a pití.

Příští rok chceme akci zopakovat ve stejném termínu (první víkend v září). Zkusíme přizvat zájemce z Čech a Slovenska.

P.P.



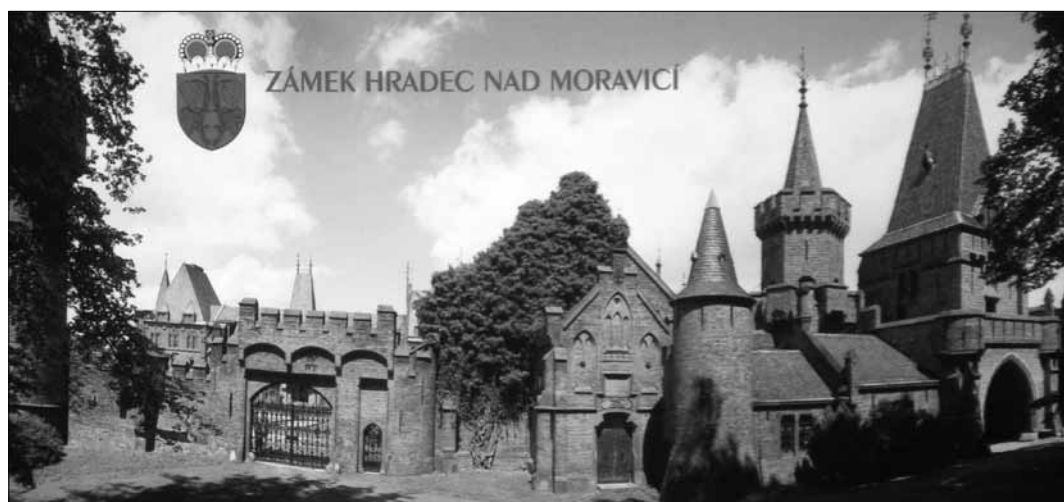
Dva Opaváci, aneb jak si s námi život občas zahrává ...

Během naší poslední schůzky v Sursee se dvě dámy rozhovořily o svých mužích. Šlo samozřejmě jen o pozitivní dojmy a vzájemná srovnání. Přitom se ukázalo, že oba pánové, oba vlastníci Aero třicítek, se narodili ve stejném městě a přibližně ve stejnou dobu. Byla to Troppau, bývalé hlavní město rakouského Slezska, dnešní Opava v Česku. Nebýt strašné války, byl bych s Karlem zřejmě chodil do školy.

Hned vznikl nápad, že se oba páry (Karl Friedrich s Irenou a Uwe Birnbaum s Bettinou) musí v rodném městě obou aerovkářů jednou setkat. Nejlépe se hodil květen, protože Karel byl právě na delší dobu v Opavě. Dohodlo se proto, že k setkání dojde ve staré vlasti od 20. do 22. května.

Během první procházky po městě a po několika sklenicích plzeňského Prazdroje oznámil Karel a Irena těm dvěma z Wolfsburgu, že 21. května pořádá opavský klub historických vozidel rallye, které se naše čtveřice může zúčastnit. To bylo, panečku, překvapení!

A tak jsme v sobotu vyjeli z Opavy na start. Byl na překrásně restaurovaném zámku Grätz, dnešním zámku Hradec nad Moravicí.



Samozřejmě jsme tam s naší aerovkou nebyli sami. Jak je vidět z obrázku ze zámecké věže, bylo tam pět aerovek. Modrá limuzína Aero 30, zelená Aero 30 roadster, 2 červené Aero 30 sport a červenomodrá Aero 1000. Byli jsme tedy v nejlepší společnosti.

Po mnohém focení, standardních formalitách a prvních úkolech, např. střelbě z kuše (100 % pro Karla) se jelo na start k okružní trase – v kopcovitém terénu opavského okresu. Jako vždycky při těchto podnicích vládla na startu mezi jezdci určitá nervozita (doufejme, že motor naskočí) – podobně i mezi pořadateli (popis vozidel a tlačenice startujících).



Naše aerovka třicítka se chovala se svými 30 HP vzorně a veselá posádka si užívala krajiny, zvláště vybrané pro veterány. Pořadatelé se rovněž domluvili se svatým Petrem, neboť blížící se bouřku bylo možno díky zvolené trase jednoduše objet.

Po projetí cílem se pak čekalo na vyhodnocení. My jsme měli dobrý pocit, protože naše posádka zodpověděla všechny otázky a splnila všechny úkoly. A tak jsme se usadili v blízké restauraci, jak je v Česku zvykem, na sklenici piva (včetně řidičů ...?) Tak se stalo, že jsme propásli vyhlášení vítězů.

Jak se dalo očekávat, vyhráli jsme hodnocení vozidel s rokem výroby před r. 1950 a Karel převzal – i když se zpožděním – velký vítězný pohár.



Vítězství se pak vydatně slavilo na zahradě u Karlových příbuzných a hrdlem proteklo ještě nejedno pivo. Byl to – a nejenom kvůli vítězství – překrásný Aero-víkend. Příští den byl pro nás, návštěvníky z Wolfsburgu, ve znamení 750 km z Opavy přes Vratislav a Berlín do Dolního Saska. Teď už se těšíme na příští výlet s aerovkami na setkání v Bad Wildungenu.

Uwe Birnbaum



řízení šroubem a maticí – správně má být šnekem a šnekovým kolem.

Kniha obsahuje velké množství obrázků, hlavně nám neznámých karo-sářských provedení vozů pro armádu. Prodejní cena v knihkupectví nebo na internetové zásilkové službě je 349,- Kč.

Tomáš Slabý

!!! Aerovkáři - nepřehlédněte !!!

Vážený Aerovkáři E-mail adresa pro zasílání příspěvků do našeho zpravodaje je - **AEROVKAR@EMAIL.CZ** - redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek.

!!! Aerovkáři - nepřehlédněte !!!

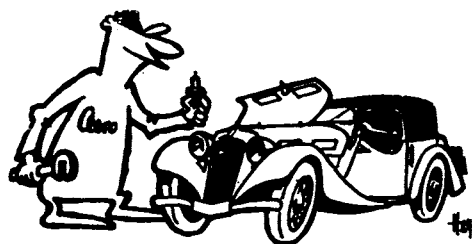
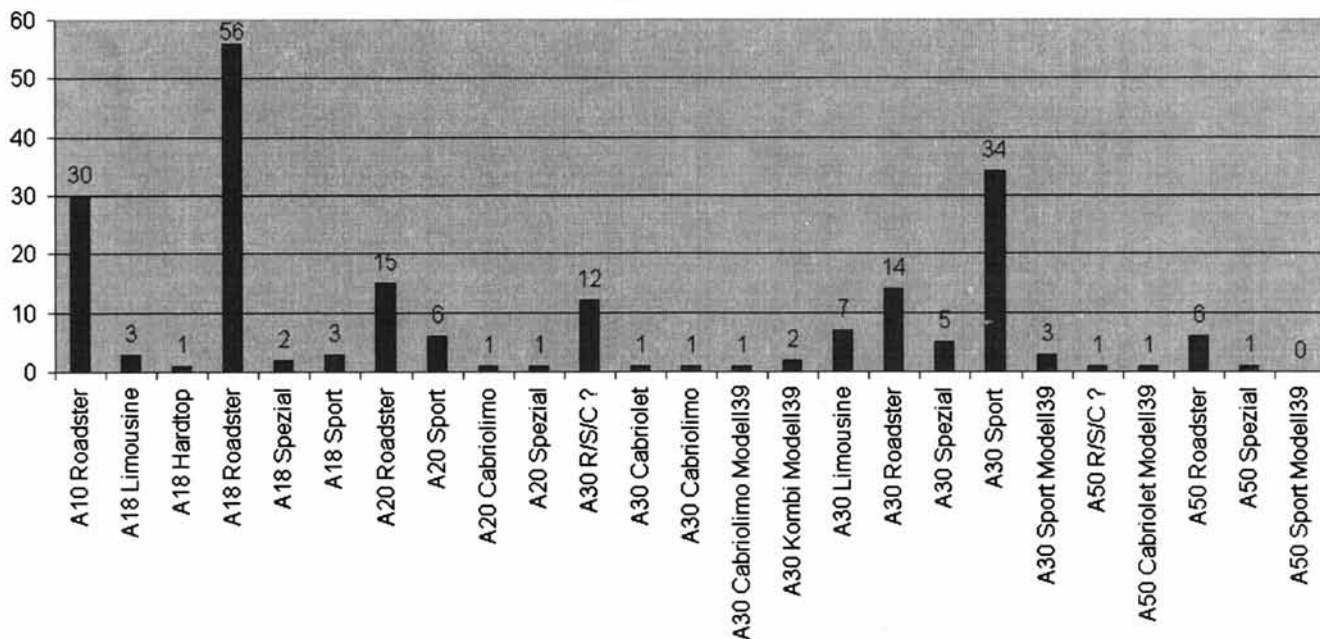
Registr Aerovek

Trochu jsem se zastyděl, když jsem od německých přátel Aerovkářů obdržel tuto jejich tabulku s dotazem, kolik Aero-

Aero typ	vyrobena	počet Aero-IG	procento Aero-IG
A10	1359	30	2,2%
A18	2623	65	2,5%
A20	236	23	9,7%
A30	7425	80	1,1%
A50	1200	9	0,8%
Celkem	12843	207	1,6%

vek, jakých typů a provedení karoserií máme zde my. Od seznamu, zpracovaného v roce 1984 Pepíkem Koblihrou zřejmě nikdo nic podobného nevytvoril, nevede a tedy nic nevíme. Dovolil bych si Vás všechny tedy požádat o zaslání mailu, či dopisu na adresu aerokarel@centrum.cz, Karel Šebesta jr., Arbesovo náměstí 1, 150 00 Praha 5, případně SMS na 720 400 598 s údaji kolik Aerovek kdo máte a jaké, včetně typu karoserie. Přisahám na holý pupek, že konkrétní údaje nebudu nikde zveřejňovat, že je jen zpracuji do podobné tabulky, abychom přibližně věděli, kolik je vlastně zachovaných vozů Aero. Skoro bych si totiž dovolil odhadnout, že z důvodů technických (kvalita, jednoduchost, vzhled) i politických (nutnost zachovávat v dobách bolševikových v chodu vše, co mělo kola) má automobilka Aero asi největší procento „přeživších“ vozidel, pokud bereme v úvahu běžné „konzumní“ značky a nebudeme se srovnávat s RR nebo Bugatti. A pokud by ani tato záruka někomu nestačila, prosím o anonymní sdělení telefonem, poštou, mailem, jen typ a provedení vozu, bez jména majitele. Děkuji předem Karel Šebesta

Aerotypen in der IG



Mnozí aerovkáři se dotazují na konkrétní údaje o soukolí "hruška-talíř" pro vozy A 30. Kolega Petr Klusák sestavil podrobnou tabulku těchto převodů. Je zde zahrnut vývoj soukolí, ale i použitá soukolí pro čtyřrychlostní převodové skříně a synchronní skříně. Výkresy dvou

nejvíce užívaných soukolí dnes uvádíme.

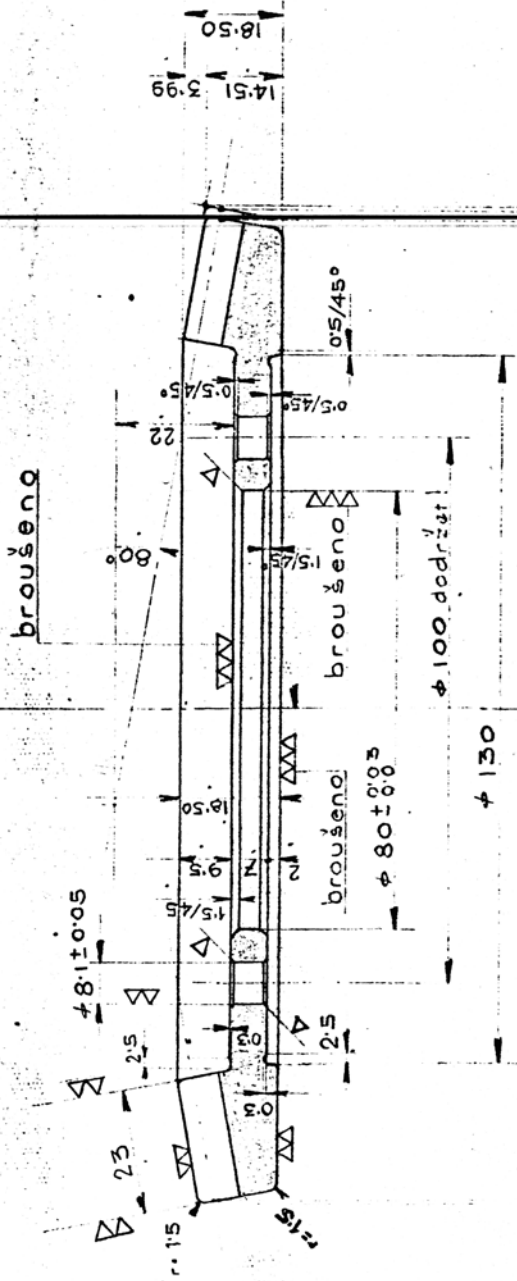
Soukolí stálého záběru AERO 30 HP

Pastorek diferenciálu	Talířové kolo diferenciálu
L 1032 - pro 25 vozů 1. série rovné zuby	není k dispozici
L 1096 - 9 zubů, převod 1:4,66 platné do 1200. vozu rovné zuby	není k dispozici
L 1125 - 9 zubů, převod 1:4,66=9:42 platné od 1201. vozu ozubení Klingelberg	L 3085 - 42 zubů, převod 1:4,66= =9:42, v záběru s L 1125 ozubení Klingelberg platí i pro vojen. vozy
L 1129 - 9 zubů, převod 1:4,66=9:42 platné jako L 1125 ozubení Gleason "Walter"	L 3135 - 42 zubů, převod 1:4,66= =9:42, v záběru s L 1129 ozubení Gleason "Walter"
L 1171 - 7 zubů - není k dispozici	L 3217 - 33 zubů, v záběru s L 1171 - není k dispozici
L 1175 - 7 zubů, převod 1:4,71=7:33 platné do 30. vozu 23. série pro otevřené vozy i limusiny ozubení palloidní Klingeln- berg	L 3222 - 33 zubů, v záběru s L 1175 ozubení palloidní Klin- gelberg
L 1176 - 7 zubů, převod 1:5=7:35 ozubení palloidní Klingeln- berg tzv. horský export	L 3223 - 35 zubů, v záběru s L 1176 ozubení palloidní Klin- gelberg
L 1183 - 7 zubů, převod 1:4,43=7:31 pro čtyřrychlostní převod. ozubení palloidní Klingeln- berg	L 3224 - 31 zubů, v záběru s L 1183 ozubení palloidní Klin- gelberg
L 1201 - 8 zubů, převod 1:4,75=8:38 platné od 31. vozu 23. série do konce 36. série pro otevřené vozy i limusiny ozubení Gleason	L 3238 - 38 zubů, v záběru s L 1201 pro otevřené vozy i limus. ozubení Gleason
L 1223 - 8 zubů, převod 1:4,75=8:38 platné od 1. vozu 38. série pro otevřené vozy i limusiny ozubení Gleason (rozdíl v průměru osy)	L 3238 - 38 zubů, v záběru s L 1201 pro otevřené vozy i limus. ozubení Gleason
L 1223A- pro rychlostní skříň syn- chronní	L 3238A- není uvedeno s čím je v záběru
L 1236 - není k dispozici	L 3285 - 38 zubů, není uvedeno s čím je v záběru
L 1244 - pro rychlostní skříň synchronní	
L 1280 - 8 zubů, převod 1:4,75=8:38 v záběru s L 3238 (nesynchronní)	
L 1281 - 8 zubů, převod 1:4,75=8:38 v záběru s L 3238 (rozdíl v průměru osy) Datováno 3/1948 - zřejmě nebylo vyráběno.	
4. série (1934) - od vozu č. 5201 montováno soukolí se šikmými zuby, výkres L 3085 a pastorek L 1096.	
6. série (1935) - v celé sérii použito ozubené soukolí Gleason,	

celé cementováno a kaleno vyjma děr φ 8"

do hl. 0,6-0,7 mm

Rockwellova tvrdost Rc62±12



ozubeni	páloidi	modul obv.	5.45
převod	7:33	spirála	levá
zubů	33	$k_1 = 3.88, k_2 = 2.62, \varphi = 15^\circ$	
modul frézy	3.25	výlisek	L 3085
platí pro	v záběru s pastorkem L1175		
	otevř. vozy i limusinu		

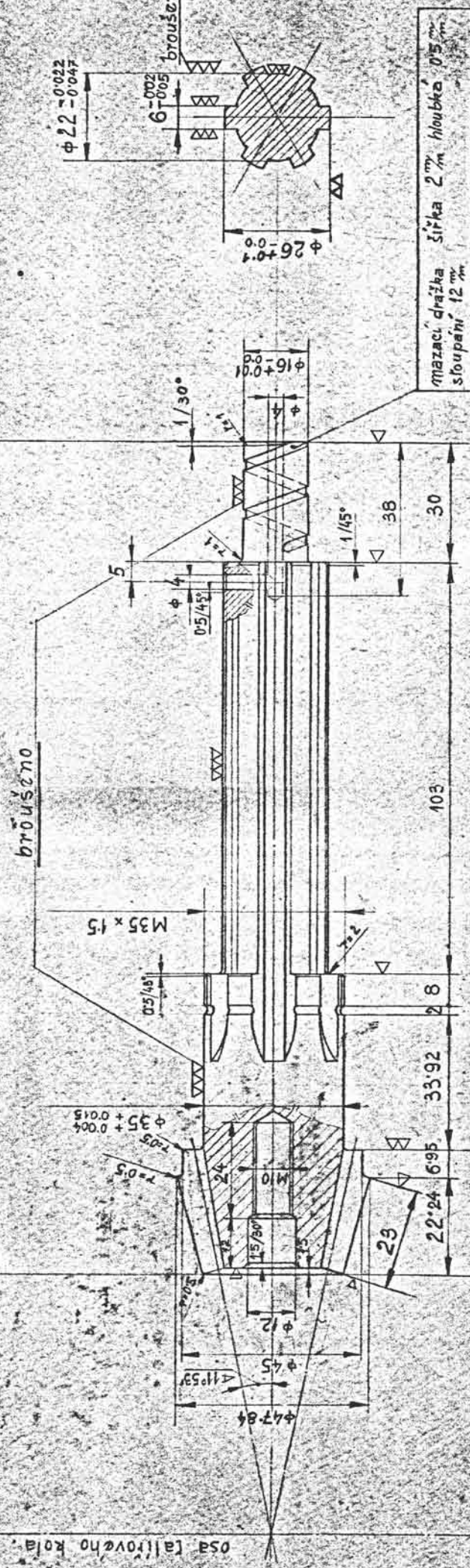
Plánek do 30. vozu 23. série

na příkaz vyznač. na hot. Nahrzan mat. CE2 - kaleno 2x do oleje
talířové kolo souč. TEM

Skupina přední osa	Systava čís. L 3204 / na tabuici /
řetěz	řetězový výstup
Montážní číslo	7.4.37
vykrojení pod č.	L 3217
řetěz	L 5238
řetěz do 30. vozu 23. série	1:1

TOVARNÍ KARTON
AERO
TÁBĚL DR. KAESER PRAHA
Ae-L3222

do H. 0,6-07 mm
celé cementováno a kaleno.
 Rockwellova tvrdost Rc-62-2 206-11



Datum	dě	Z	A	Ě	N	A	Provedl
10. 5. 48							Mouca
19. 5. 47							Jan

platí do konce 36. série
 nahrazen L 1223

Tento výrobek nesmí se dle zákonu č. 28, XII/188, člá. 157, k. z. ani rovněž používati, ani užíti, osaditi, vydati, aniž ho smí být jiný zřetel. "AERO" (továrna imatel).

Na prám. f) Walter zřízena šířka zubu x 15 na 23 mm.
 15. srpna 1938 Ing. Wf. / Sd.

označení ráženo na kole	G-8:38 - L-1201
ozubení	Gleason
převod	8:38 = 1:4.75
počet zubů	8
modul	4.75
spiraála	prava
výlisek číslo	L-1125
v záběru s talíř. kolem č. v	L-3238
platí pro	otevřené vozy i limousiny 30 HP

nebrat mat. CEL na příkaz výrobce, na hot. souc.

Označení	1	TEI	Kurš	Materiál	Ročnů	Váha	Č. modela	Pozbémí's
pasířek talíř. kola								
Skupina	Sestava č. 5.							
Řeší vahrecl	Detail: L-1175							
Kontroloval	L-1175							
Vytouřeno pod L	Nahrazen výřsem: L 1223							
Platí od 51. vozu 23. série	L 1223							
Platí do konce 36. série vozu	1:1							
	1 1175 - W 37 583							

TOVÁRNA L. TABEL DI. KABES → MAHAC

AERO

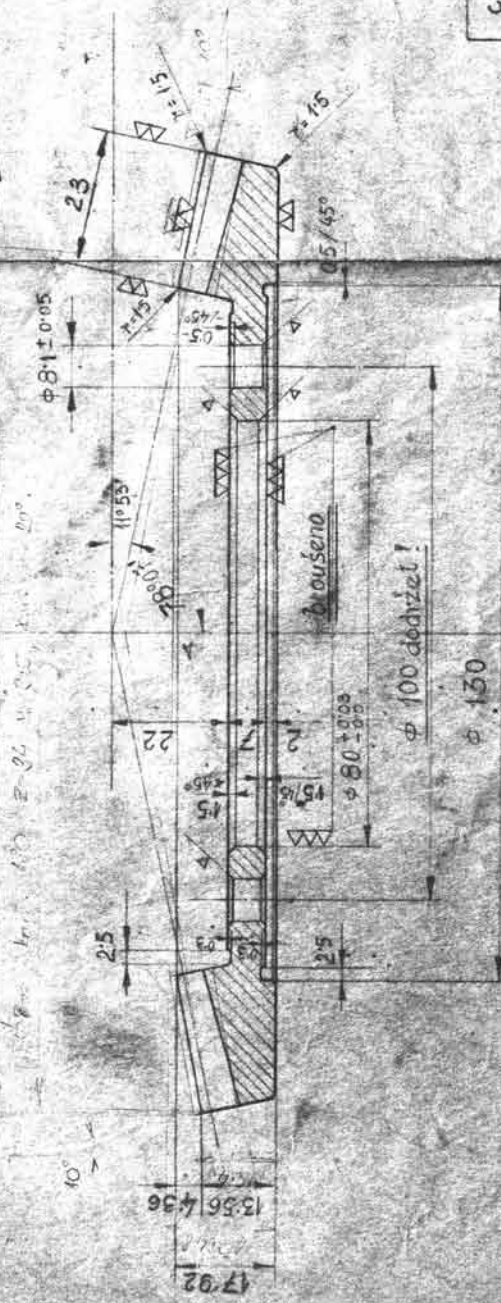
L-1201

Datum	číslo	Z	M	E	N	A	Přívrata
16. IV. 43.	143.	M	B	Š	T	M	MjS.
Přípisáno posp. o cementování a tvrdosti.							Rgg

NÁKUP

5752338-6
-4. XI. 1945

φ 180.36



do hl. 2,6-27 mm

celé cementováno a kaleno VYJMA DĚR φ 81
Rokvětečsko tvrdost Rc 62-72

Náhrad. mater.: Polai CE2-zih. Na příkaz vyznač. na hot. souč. 15. 11. 43. Rgg

označení	raženo na kole	G 8:38 L-9238
ozubení		Gleason
převod		8:38 = 1:475
počet zubů		38
modul		4.73
spirála		levá
výlisek čís.		L-3085
v záběru s pastorkem č.v.		(L-1204) L 1092 L 1204
platí pro		olevňené vozy L 1100-1110 3D 1P
talířové kolo		1 [TEM] CE2-zih - Náhrad. materiál

SKUPINA	21.2.38	L-9222
název	přední osa	
výrobce	Václav	
provozní číslo	L-9222	
výrobce	L-9222	
výrobce	L-9222	
výrobce	L-9222	

Na přílohy Walter zářezná šifra zubu z 25 na 23 mm = 6. března 1938 Jg. W. / Sd.

L-3238

1:1

Historie jedné Aerovky

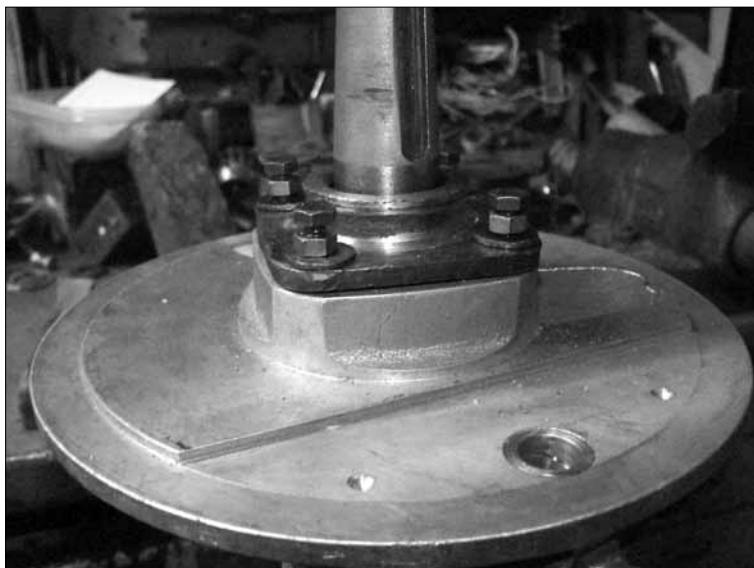
20. pokračování o renovaci A 662 od F. Kunderáta.

Po delší odmlce popíši montáž zadní nápravy. Na začátku tohoto seriálu jsem popsal seřízení a sestavení převodového soukolí (talíř s hruškou) pro malé Aerovky. Po tomto seřízení přistoupíme k montáži nápravy. Nejprve narazíme dvouřadá kuličková ložiska 30/62-20 na poloosy. Při narážení valivých ložisek zásadně podepíráme ten kroužek ložiska, který narážíme. Po namontování ložisek utáhneme kruhovou matici držící ložisko. Používáme zásadně hákový klíč.

Po utažení svrtáme matici s poloosou a pojistíme drátěnou pojistkou. Na obr. 1 je upravená poloosa s namontovaným ložiskem. Poloosu jsem upravil dle návodu Mirka Rybáka, který tuto úpravu popsal ve starším čísle Aerovkáře. Jedná se o přizpůsobení původní úzké poloosy na širokou nápravu. Polonápravy opatříme novými pouzdry brzdových klíčů. Do pravé polonápravy narazíme koš s namontovanými ložisky a talířem. Do polonáprav narazíme poloosy s namontovanými ložisky. Použijeme narážeče, který má vnější průměr 61,5 mm. V případě, že tento narážeč nemáme, použijeme starší misku, která těsnila poloosu, viz obr. 2. Opatrně naklepeme poloosu do polonápravy. Opatříme si 4 ks šroubů M6 příslušné délky a 4 matice M6. Matice našroubujeme na šrouby, prostrčíme svorníky miskou a zašroubujeme do polonápravy. Postupným utahováním matic (křížem) ložisko nalisujeme do polonápravy.

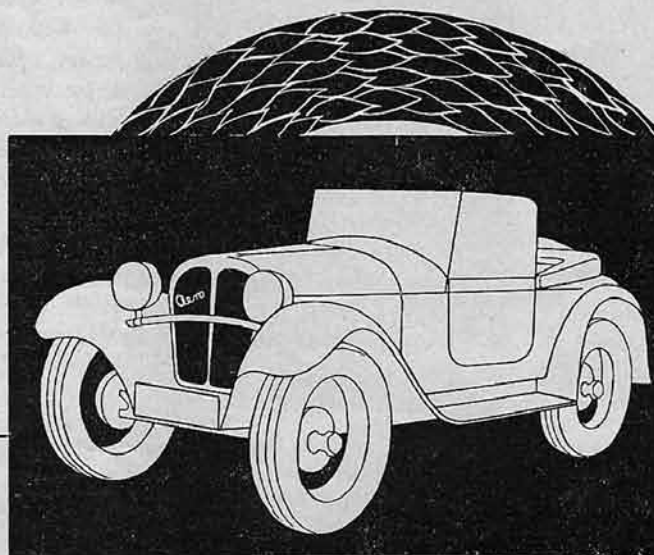
Polonápravy byly těsněny plstěným kroužkem. Tento způsob byl poněkud nedokonalý. Plstěný kroužek nahradíme guferem 30-40-7. Předem však musíme na soustruhu patřičně upravit misku. Misky těsníme silikonovým hermetikem. Takto sestavené polonápravy sesadíme. Stahujeme je šrouby M8. Styčné plochy opět těsníme silikonovým hermetikem. Šrouby utáhneme jen částečně, nasadíme hrušku s ložiskem a skříň převodovky. Pro vedení hrušky namontujeme do skříňně ložisko opatřené pouzdrem o průměru čepu hrušky. Skříň přitáhneme k nápravě a potom dotáhneme šrouby M8. Při dotahování šroubů kontrolujeme, zda-li jde hruškou volně otáčet.

V některém dalším pokračování popíši montáž převodovky a nápravy na kardan.



Co znamenají vítězství v závodech pro Vás?

Právem máte rád značku, která vítězí v závodech a soutěžích, vůz, který křížuje Československem i cizími zeměmi, aby dokázal, že se nebojí těžké zkoušky. Právem patří takovému vozu sympatie sportovních srdcí a strážlivě uvažujících hlav. Zvítěziti jednou, to může být náhoda — vítěziti všude, to je důkaz zdatnosti. Vůz, který se v moderních závodech na dlouhých tratích tak úspěšně uplatňuje, má všechny vlastnosti, které Vy požadujete pro denní jízdy.



Zde je pololetní bilance Aero z největších našich sportovních podniků:

- 26. III. Soutěž spolehlivosti Hradec Králové: Aero nejlepší klasifikovaný team.
- 21. V. Soutěž »Krajem Žižkovým« 6 zlatých medailí, druhý nejlepší čas dne.
- 24.—28. V. Velká soutěž Československem (2500 km): team Aero dojíždí bezvadně: teamová cena.
- 11.—12. VI. 1000 mil československých: nejvyšší teamová trofej, cena presidenta republiky; Aero nejrychlejším vozem domácí konstrukce ve třídě do 1000 ccm
- 2. VII. 24hodinná jízda Slovenskem: Aero absolutním vítězem.
- 2. VII. Alpská jízda 1000 km: Aero získává Alpský pohár.
- 6. VII. Autokruh Hradec Král.: Aero nejrychlejším malým domácím vozem — dobyvá 6 vítězných míst.
- 24. VII. Vůz Aero 1000 překonává rekord na trati Praha-Paríž a Paríž-Praha.
- 30. VII. Okruh městem Zlín: Aero dobývá první místa všech skupin, v nichž startuje.
- 4. VIII. Stříbrný triangel Českomoravské vysočiny: Aero obsazuje 4 vítězná místa.
- 10. IX. Závod do vrchu Ecce homo: Aero dobývá 9 vítězných míst.
- 24. IX. Ostravský okruh: Aero získává 4 vítězná místa.

MB

Naše prodejna Vám ochotně předvede různé typy rychlých a úsporných vozů Aero. Kdy nás navštívíte?

Aero

továrna letadel, Praha-Vysočany.

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

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 LII., číslo 1, r.v. 2012. Vytiskla tiskárna Michal Kolečký – TAG, Přecechtělova 2499, Praha 5. Evidenční číslo registrace – MK-ČR E 11233. České národní středisko ISSN – mezinárodní číslo ISSN 1803-1498.