



2019

Aerovkár

Č A S O P I S A E R O C A R C L U B U

AERO CAR CLUB PRAHA, z.s.

v Českém klubu historických vozidel, z.s.

Arbesovo náměstí 1029/1, 150 00 Praha 5



Zámek Ratměřice – bývalé sídlo rodiny Kabešových

č. 2



Vážení aerovkáři,

v úvahách k letošnému stoletému výročí jsem se neubráníl myšlenek na vývoj techniky, ale také na vývoj myšlení lidí. Sto let je v životě člověka jako jedince neskutečně dlouhá doba a této mety se málokdo z nás dožije. Vždyť dnes již nikdo z tehdejší populace nežije a pokud ano, tak si společenské klima už nemůže pamatovat.

Mohl bych se zabývat fascinujícím technickým pokrokem; srovnajme současná letadla a automobily s těmi, které se po nebi a silnicích proháněly tehdy a dnes. Ale stejně zajímavý je i posun v myšlení lidí v současné a tehdejší společnosti. Je pochopitelné, že události před sto lety můžeme pouze studovat z historických fakt a různých studií historiků, filosofů, ekonomů a psychologů. Zaujaly mě rozdílnosti v jednání skupin tehdy žijících lidí. Na jedné straně skuteční tvůrci ekonomiky, průmyslu a moderní politiky a na druhé straně destruktivní skupiny např. anarchisté, kteří pod vedením jakéhosi Franty Sauera ničili vše, o čem se domnívali, že připomíná právě padlou monarchii. Příkladem může být zničení Mariánského sloupu na pražském Staroměstském náměstí. Takových sloupů bychom v českých zemích napočítali mnoho, ale tento byl považován pražskou lůzou (omlouvám se za ten výraz, ale shovívavější mě nenapadl) za skutečný symbol „nenáviděné“ monarchie. To, že byl postaven po Třicetileté válce jako dík za ubránění Prahy švédským vojskům, jaksi nechťeli slyšet. O to podivnější je i současný „politický boj“ o jeho obnovení – věrná kopie je již vyrobena. Je to jen jedna z epizod nově vzniklé republiky (i té současné).

Jak jsme na tom s podobnými skupinami dnes? V době spontánního přijímání nových zákonů mám nepříjemný pocit, že přestává platit základní pravidlo – Právo jednoho nesmí ohrozit právo druhého. Např. zákonné zrušení chovů kožešinových zvířat může vést k tomu, že mě za nějaký čas „navštíví“ skupina zoufalých ochránců (některých) zvířat a vypustí mi těch pár králíků, jako to udělali na některých norčích farmách. Poté se na oslavu nacpou smaženými kuřecími křidélky v nejbližším fast foodu. „Naštěstí“ je tam už bude čekat horda podvyživených veganů, aby si to s nimi vyřídila. Kolem v té chvíli může procházet jakýsi maškarní průvod gejų a leseb, čímž můj pohled na jejich problém naprosto degradují. Následovat mohou rodiče, kteří svým dětem odmítli zapsat do rodných listů pohlaví s tím, ať se samy v dospělosti rozhodnou. To doplní ještě závislí na sociálních sítích. V tomhle mumraji už chybí jen nějaký zradikalizovaný blázen s kabátem vycpaným výbušninami ... Pokračovat bych mohl do nekonečna. Jeden sociolog nazval dnešní jednání lidí výstižně „moderní infantilitou“.

Zasmáli jste se nad tímhle odstavcem nebo jste mne zavrhlí, že zase přeháním? Přečtěte to znovu, ale jinak. Mezi jednotlivými epizodami si udělejte přestávky třeba s kávou. Najednou zjistíte, že se tohle vše kolem nás dnes a denně odehrává.

K tomu, proč jsem zvolil tohle téma, zdánlivě nijak nesouvisejícím s našim koníčkem, mám dost závažný důvod. Narodil od situace před sto lety, kdy výstřelky á la Franta Sauer byly jasně odsuzovány, jsou ty dnešní brány jako přirozený vývoj společnosti; doufejme, že snad až na všudypřítomné atentáty. Co z toho vyplývá? Každá taková skupina doslova bojuje o svůj vliv na politiky a daří se jim to. Vždyť jsme to my aerovkáři zažili na vlastní kůži hned na začátku 90. let, kdy „Ochránci za starou Prahu“ rozhodli, že nějaká stará čouducí auta nebudou jednou ročně ničit Nerudovu ulici. Oslava 30.000 km Bohumila Turka definitivně skončila přes podporu zastupitelů Prahy 1 i veřejnosti. No a dnes vám na základě platných zákonů může úřední šiml vlézt skutečně až do obýváku. V rámci objektivitu jsem si položil otázku „Omezuje někoho náš koníček? ...“

Dnes jsme také svědky tlaku uzákonit stále nespílnitelnější limity pro spalovací motory. Určitě nejsem zastáncem ničení životního prostředí, ale myslím, že mnoho propagátorů stále tvrdší ochrany životního prostředí si neuvědomuje, že ve skutečnosti problémy přenáší pouze do jiných oblastí – elektroauta budou potřebovat obrovské množství el. energie, nové technologie pro klasické motory budou chrlit obrovské množství mnohdy nepracovatelného odpadu po ukončení jejich životnosti, což se již děje v mnoha dalších technických oblastech ...

Vrátím se však k vlivu různých „ekoskupin“ na politické strany potažmo na parlament. On to není jen tlak na tyto orgány. Schopnost lidí uvěřit všem dnešním rádobý prospěšným lobby a neschopnost odhalit jejich dopady vede k tomu, že se propagátoři již těší na podporu voličů. Ta bohužel funguje.

A tak mám opravdu vážné obavy ze striktního zákazu provozu starých vozidel. Ono jich totiž není zrovna málo a armáda nás veteránistů se se svým koníčkem a uchováním technických hodnot minulosti prezentuje na veřejnosti stále častěji.

Když jsem se zamýšlel nad tím, do jaké míry je vývoj myšlení lidí po těch sto letech přirozený nebo nepřirozený, dostala se mi do rukou zcela nová kniha (nová, co do napsání i vydání) s názvem **Evoluce všeho** s podtitulem **Jak malé změny přetvářejí svět** od Matta Ridleye (v anglickém originálu **The Evolution of Everything. How New Ideas Emerge**). Na mnoho věcí tam člověk najde odpovědi, někdy velmi překvapivé.

Ke stému výročí založení továrny AERO a k devadesátému výročí, kdy opustila bránu továrny první aerovka, bych vám všem přál nejen ať nás aerovky přejíží, ale ať s nimi můžeme nadále jezdit a snad s nimi rozdávat trochu radosti ostatním.

– JK –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zaslání **inzerátů a příspěvků** do našeho zpravodaje je – aerovkar@email.cz – redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. Prosím, uvádějte u dotazů i Vaše telefonní (mobilní) čísla. Dále prosím! Pro své příspěvky vybírejte jen ty fotografie, které chcete u článku mít! Děkuji za pochopení.

Pro vyřízení všeho, co se týká administrativy Aerovkáře, kontaktujte adresu – aerokarel@centrum.cz
P.S. – Stále hledáme němčináře, který nebo kteří by byli ochotní překládat náš časopis. Předem děkujeme.

– red –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

1919



2019

2

1929



2019



Pozvání ke 100. výročí založení továrny letadel AERO a k 90. výročí zahájení výroby automobilů AERO

Vážení aerovkáři,

letošní rok máme ve znamení oslav stoletého výročí založení továrny letadel Aero Vysočany a devadesátiletého výročí od zahájení výroby našich oblíbených vozů Aero. Devadesáté výročí zahájení výroby aerovek připomenou veteránisté z Asociace Veteran Car Clubů v ACR 25. května výstavou historických vozidel před budovou Autoklubu v Opletalově ulici. Kolegové z Veteran Car Clubu Kolín si připomenou 15. června padesáté výročí založení Aero Car Clubu Kolín.

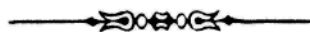
My aerovkáři z Aero Car Clubu Praha zahájíme oslavy založení továrny a zahájení výroby automobilů 27. dubna účastí na zahájení výstavní sezóny Leteckého muzea v Praze Kbعلích. V hangáru Stará Aerovka bude mezi letadly instalována stálá expozice historie automobilové výroby a připomenuta historie Aero Car Clubu. Na tuto vernisáž jste všichni srdečně zváni.

Pokračovat budeme další akcí 8. května, rodinným výletem či cílovou jízdou do bývalého rodinného sídla rodiny Kabešových, do zámku v Ratměřicích. 8. května je státní svátek, den volna uprostřed týdne, takže nikomu nenaruší nezbytný víkendový rituál. S manažerkou hotelu paní Bc. Julií Řihovou jsem předběžně domluvil výstavu aerovek od 11.00 do 15.00 hodin v parku před hotelem, malé občerstvení, prohlídku veřejně přístupných prostor zámku, zámecké zahrady a od 15.00 hodin malou okružní jízdu okolními obcemi. Naše cílová jízda na zámek bude uveřejněna v přehledu akcí v regionálním tisku a na www stránkách hotelu. Abych mohl vedení hotelu informovat o přibližném počtu účastníků, prosím Vás o krátké potvrzení účasti na moji adresu jirka.zitek@volny.cz nebo telefonem na číslo +420 603 157 092 do 1. května 2019.

Stěžejní akce aerovkářů z celého světa se uskuteční od 5. do 9. září 2019 a to světový sraz aerovkářů v leteckém muzeu v Praze Kbعلích a hotelu DUO v Praze Proseku. Veškeré informace a přihlášku najdete na www stránkách Aero Car Clubu Praha <http://www.aerocarclub.cz/>. Za důležité považuji připomenout, že oslava dalších sta let od založení se bude konat opět za sto let k dvoustému výročí. Já na stoleté oslavě v roce 2019 chybět určitě nebudu a myslím, že byste neměli chybět ani Vy. Pokud si nechcete účast nechat ujít, přihlaste se co nejdříve. Muzeum ani hotel nejsou nafukovací a mají svou kapacitu. I když s hotelem DUO jednáme již déle než rok, museli jsme vyhlásit uzávěrku přihlášek 30. dubna 2019. Nebudeme v hotelu sami. Nejedná se pouze o ubytování, ale i o kapacitu kongresového sálu, výdeje večerí, kapacitu cateringu, propustnosti prohlídky čistírny odpadních vod a podobně. V létě, v době dovolených, se velmi špatně vyjednávají změny či navyšování kapacity. Nechceme nic podcenit a mít vše s dostatečným předstihem připravené. Proto Vás žádám, kdo jste se rozhodli k účasti, přihlaste se co nejdříve, kdo váháte, neváhejte, protože Vaše váhání skončí bohužel 30. dubna 2019.

Já doufám, že se na všech aerovkářských akcích potkáme a na setkání s Vámi se těším.

At' nás přežijí! Jiří Zítek



Aerovejšlap 2019

Loni jsem ukončil krátkou zprávu o Aerovejšlapu slovy „... ať žije ten v roce 2019“ a vida, už je tato populární aerovkářská akce zase za námi. Je těžké psát o každoroční stejné akci, zvláště pokud se koná ve stejném místě a za účasti stejných aerovkářů. Při pohledu do tváří účastníků je pozitivní to, že všichni vypadají stejně jako na loňské fotografii. Ale nedoporučuji listovat ve starších časopisech, tam již to podobenství přestává být pravdou. Přejme si do dalších let ještě kratší trasu pochodu, stejný nebo větší počet chodících aerovkářů a opětnou iniciativu Marie a Karla Petschkeových.

Foto Mirek Vít – JK –



1919



2019

3

1929



2019



Zámek Ratměřice, bývalé sídlo rodiny Kabešových



Dříve se obec zvala též Radměřice, Ratmiřice nebo Ratiměřice.



Ratměřický zámek byl postaven v první polovině 18. století v barokním slohu pány Kořenskými z Terešova. Již roku 1751 přešlo panství do majetku baronů ze Sterndhalu a ti ho vlastnili do roku 1830. V tomto roce zámek a celé Jankovsko-ratměřické panství koupila hraběnka Henrietta Chotková. Některé prameny však uvádějí vlastnictví rodu Chotků již v roce 1822. Zámek byl v té době přestavěn v klasicistním slohu. Chotkové v roce 1898 panství prodali rodu Černých.

Pro nás je důležité, že zámek zakoupila v roce 1925 paní Milada Kabešová. Zámek se tak stal rodinným sídlem Kabešových a byl jím až do poválečné doby, kdy byl znárodněn. Od roku 1946 ho užívaly různé organizace až do počátku 90. let minulého století. Jelikož znárodnění zámku nebylo provedeno podle „Benešových dekretů“, byl zámek vrácen v rámci restitučního řízení JUDr. Vladimíru



JUDr. Vladimír Kabeš



Historické fotografie zámku a pohled do zámeckého parku...



M. Kabešovi. Pan V.M. Kabeš začal s opravami zahradního altánu a zdí kolem celého zámeckého areálu. Počátkem roku 2009 však zemřel ve věku 91 let.

Současný majitel ing. Tomáš Novák koupil zámek v roce 2010 a v průběhu 6 let nechal zámecký areál zrekonstruovat. Obnova byla provedena velmi citlivě nejen u historických částí, ale i v případě doplňků, které byly nutné pro potřeby současné doby. Zámek se stal nádherným luxusním hotelem s restaurací a kongresovým centrem. Stejně citlivě byl obnoven i zámecký park.

... a tohle je zámecká současnost

Dobové fotografie poskytla paní Marianna Kabešová-Crane

– JK –

1919



2019

4

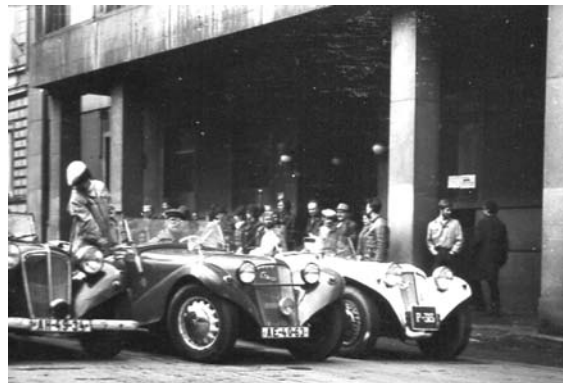
1929



2019

Jede Turek od Moravy aneb, když syn hrál svého otce ...

Někdy začátkem roku 1971 začala ČT natáčet pořady „Životy slavných“. Jako první byl vybrán životní příběh mého otce Bohumila Turka s názvem „Jede Turek od Moravy“, což mělo navodit atmosféru fenomenální a triumfální propagační jízdy 30.000 km za 30 dní.



Nebýt té harrachovské visačky, poznali byste, který z nich je otec a který syn?

Jednoho dne se u nás objevil režisér a autor scénáře pan Oleg Reif se svým kameramanem Pavlem Křížkem. Protože tento příběh byl natáčen jako první, rozhodlo se, že to nebude jenom dokument, ale dokument hraný. Tak se stalo, že jako druhorozený syn, svému otci nejvíce podobný, budu hrát svého otce v mládí. Natáčení začalo natáčením životní dráhy spojené s motocykly. Dostal jsem se do sedel motocyklů, které jsem doposud vidal jenom v muzeích. To bylo moc fajn, ale já jsem se nejvíc těšil za volanty Aerovek. Splnil se mi sen a já měl možnost vystřídat snad všechny typy. Ocitnul jsem se ve světě báječných vozů a ještě báječnějších lidí. Dodnes se divím, že jste mě, do té doby zcela cizímu člověku, své hýčkané a překrásné miláčky nechali řídit. Já jsem to velmi emotivně prožíval, protože jsem hrál tátu a neustále jsem si uvědomoval, co dokázal. Velice silný zážitek byl start na osudných 1000 mil a následná cesta na natáčení na berounské Srbsko. To už jsem věděl, že táta leží v nemocnici s druhým infarktem, bylo to pro mne symbolické. Vše dobře dopadlo a táta byl na reverz propuštěn z nemocnice na dotočení závěrečné scény, která se odehrála v lomu v Srbsku.



1919



2019

5

1929



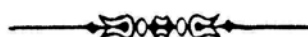
2019



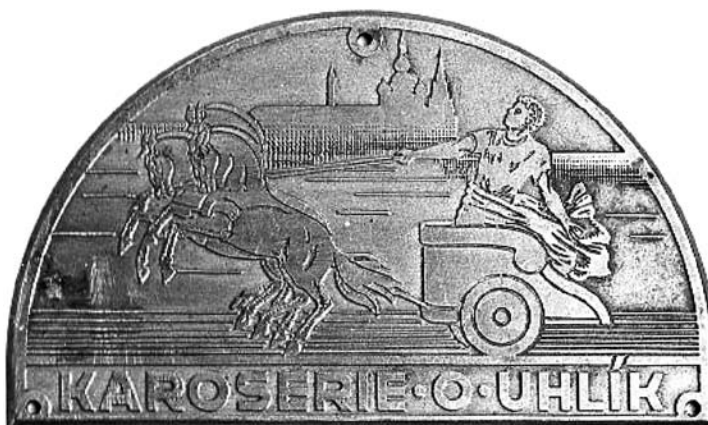
Dnes se mi dostalo do ruky pár fotografií od Karla Jičínského a vyvolalo to vzpomínky o které jsem se chtěl s vámi podělit. Jsem rád, že mohu být členem Aeroclubu a vždy se těším na další setkání. Ať Aerovka fičí!

Váš fanda Pavel Turek

Pozn. red.: Film se nepodařilo nalézt a je bohužel zřejmě navždy ztracen.



Český kabriolet a českoslovenští karosáři – pokračování



Do závěrečné části seriálu jsme vložili – pro aerovkáře jistě zajímavou – epizodu z historie karosárny, jejíž duší byl Oldřich Uhlík. Jedná se o poválečnou výrobu užitkových karosérií na šasi AERO 150, pramenem následujícího textu jsou vzpomínky nejstaršího zaměstnance závodu p. Josefa Šlégl z roku 1964, ilustrační přílohy jsou z archivu autora příspěvku, foto z archivu Jana Tučka.

Přehled výroby karosérií A 150

V roce 1947 bylo vyrobeno několik karosérií pro zdravotní službu hl. města Prahy, v prosinci byla zhotovena skica návrhu karosérie ambulance pro Státní epid. autokolonu.

Od 1. ledna 1948 byla firma O. Uhlík, a.s. znárodněna. V tomto roce byly vypracovány další skici: pro Sbor dobrovolných hasičů Lázně Kynžvart, pro MNV Plzeň, pro Ústř. řed. svazu brannosti Praha, pro Brno (blíže neurčeno).

18/1/47	554	Epid. autobus.	Ambulance	Aer 150	Státní epid. autokolona
24/1/48	555	BMW	Limuzína		Užitková karosérie
4/5/48	556	Aer 150	provozovní vůz	více	Sbor dobrovolných hasičů
7/5/48	557		ambulance		MNV - Mzeč (ústř. řed. svazu)
12/5/48	558		provozovní vůz		Ústř. řed. svazu (brannost)
27/5/48	559		ambulance		Brno

Poslední řádky Deníku zakázek návrhů karosérií, vedeného od 18.1.1928





Koncem roku byla ukončena neplánovaná výroba a závod byl přičleněn do n.p. Karosa Vysoké Mýto.

V roce 1949 byl zpracován plán na rok 1950 – bylo stanoveno vyrábět speciální karosérie na šasi A 150, určené pro pošty a jiné zákazníky. Z podnikového konstrukčního oddělení byl zaslán výkres celkového tvaru karosérie a její rozměry, další podrobnosti o rozmístění dveří a oken a o vnitřním zařízení a výbavě vozu byly projednávány přímo se zákazníkem.

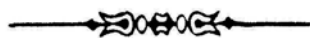
Z 87 vozů vyrobených v roce 1950 byla většina určena pro čl. pošty jako balíkové, montážní, měřicí, pohotovostní atd. Plán na rok 1951 stanovil zhotovit 30 karosérií ve stejných obměnách jako roku předešlého. Zřejmě však už byla výroba karosérií na šasi A 150 ukončena.

Užitkové vozy A 150 na dvoře strašnické karosárny

Firma	Místo	Období
Šindler, Josef	Morava Držovice	1937
Šír, František	Kladno	1938
Škarbuška, Ludvík	Brno	1927-1937
Šlapák, František	Sokolov	1925-1938
Šmerda, Anton	Žilina	1937
Šnýdr, Karel	Kolín	1927-1937
Šotkovský, Ján	Zvolen	1933
Šťastný, Jaroslav	Praha- Hrdlořezy	1936
Šťastný a Novák	Poděbrady	1938
Štěpánek, Josef	Zlín	1937
Šulc, Jaroslav	Beroun	1938
Šušal, V.	Žabokreky	1936
Šwamberg, J.	České Budějovice	1938
Thum, Josef	Hrádek nad Nisou	1926-1937
Tměj, Josef	Teplice	1936-1938
Točko, Štefan	Michalovce	1933-1937
Tomáš a Pavala	Praha-Žižkov	1927-1938
Tomíček, J.	Liberec	1938
Tornay, Július	Užhorod	1937
Trubenbach, A	Liberec	1936-1938
Tůma, Jan	Stará Paka	1938
Uhlík, Oldřich	Praha-Strašnice	1928-1948
Vala, Arnold	Brno-Husovice	1925-1937
Valouch, K.	Litovel	1936
Vaněk, František	Staré Město u Uherského Hradiště	1937
Vaněk, J.	Třeбенice	1936
Vodička, St.	Praha	1936
Votrubec, František	Plzeň	1938
Všední, Petr	Praha-Hrdlořezy	1936-1938
Vyčichl, Karel	Kolín	1928-1938
Vyskočil, Josef	Praha-Strašnice	1936
Vysoký, Ladislav	Třeбенice	1937
Walter, M.	Nový Jičín	1927-1939
Wandra, Ján	Košice	1933
Warzog, Augustin	Opava	1936
Weigel, Josef	Brandýs nad Labem	1938
Weimann, Josef	Ostrava	1936

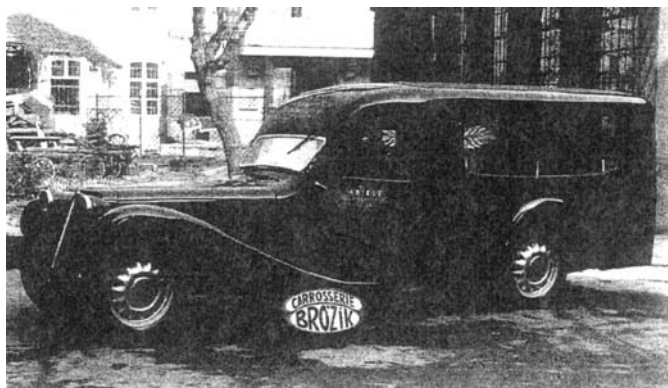


Wenzel, Josef	Karlovy Vary	1926-1938
Wiedersperg	Liberec	poč. 30. let
Wagner, Jan	Radotín	1937
Zapletal, Adolf	Držovice	1937
Žák, Eduard	Havlíčkův Brod	1937
Žemlička, František	Praha	1936

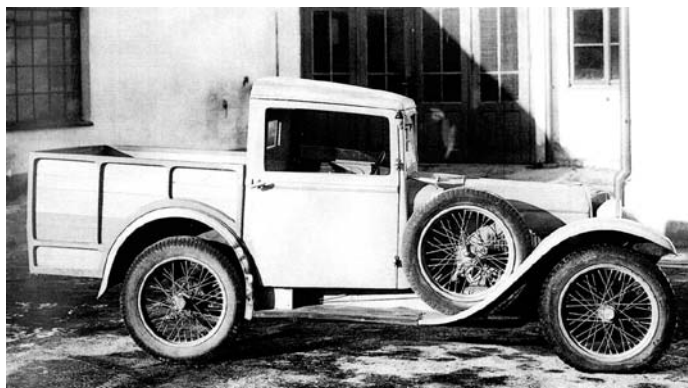


Připravil Karel Jičínský

U karosářů ještě chvíli zůstaňme. Kolega Milan Turek z Plzně nám poskytl ze svého archivu několik zajímavých fotografií. To, co vidíme na fotkách a skice jsou samozřejmě dobové originály, ale nebránil bych se v budoucnu představit i novodobé repliky nebo i individuální inspiraci současných „karosářů“. Získáme tím alespoň přehled o tom, kolik současných replik je vydáváno za originály.

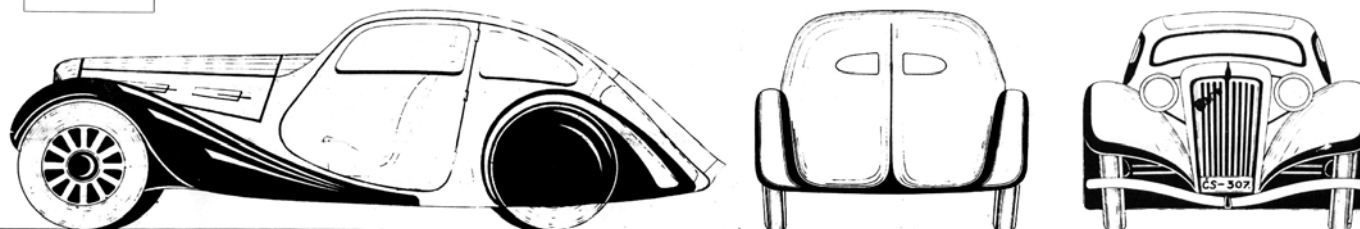


Jak vidno, karoserie „třicítky“ se nevyhnula ani lidských věcí posledních.



U tohoto valníčku není jisté, zda byl upraven v továrně nebo v některé ze zmíněných karosářů.

Továrna na karoserie
a armatury
F. DEZORT
Plzeň X - Těšín 126

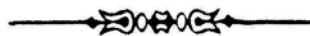


Návrh „třicítky“ z plzeňské karosárny F. DEZORT je velmi elegantní.



Dobových přestaveb aerovek na závodní vozy bylo zřejmě velmi mnoho.

– JK –



Čtvrtá část brožury z letecké sekce továrny AERO „Letecká příručka AERO“ z roku 1936. Brožura neobsahuje snímky letadel, a tak opět uvádíme dostupné fotografie z archivu. Brožuru zaslal Petr Klusák – red. –

1919



2019

8

1929



2019

Resslův syn Jindřich si dal r. 1871 patentovat „vzdušnou parolod“ (velmi přesný model sestrojil r. 1872), jejíž balon měl být sestřen z měděného nebo mosazného plechu. Předchůdce myšlenky, kterou uskutečnil ve svých aluminiových vzducholodích s takovým úspěchem hrabě Zeppelin.

Činí čest bádavé a pružné inteligenci českého národa, že 40 let před úspěšným vstupem letectví na dráhu „těžší vzduchu“ měl Václava Kadeřábka, jenž svými chudičkými prostředky se sice nedopracoval úspěchu se svým „samoletem českým“ (1860), pokusem to o jakousi orthopteru (dodnes nerozřešenou) — ale vykonal řadu zajímavých pozorování, pokusil se vyrvat přírodě její tajemství prvními fotografiemi ptačího letu (1865) a vyslovil myšlenky, jimiž o 30 let předběhl samotného Lilienthala. V. Kadeřábek viděl do budoucnosti s jasnozřivostí proroka, když zastával neochvějně princip těžší vzduchu a když před 70 lety v Nerudových Českých Květech napsal: „Jak nesmírný prospěch pojde z vynálezu toho (letadla) člověku, jak promění se veškeré způsoby lidských podniků, objeví teprve budoucnost.“

Nebo jak zajímavým zjevem je dr. Fr. Vaněk, jenž rozděljuje svůj čas mezi magistrátní úřadování a velkou řadu vědních oborů, v nichž namnoze je u nás pracovníkem první hodiny. Od r. 1872 koná v malém pokusu se svým „aerodromem“, na který r. 1886 získává patent v několika státech a jímž předbíhá myšlenku, po něm tolikrát opakovanou a také prakticky zkoušenou, smísí princip lehčí vzduchu s těžším vzduchu v kombinaci balonu s letadlem. Jaký to charakter osvědčil dr. Vaněk a později inž. Finger, kteří, ač oba věří ve své vynálezy a ač vidí, že pro nedostatek peněz jich nikdy neuskuteční, nezhořknou, nýbrž apoštolují pro leteckou myšlenku a pracují pro ni neúnavně slovem i perem.

Zpravidla ke své škodě hmotné a často i k posměchu lidíček žabího horizontu utěšující se zájmem, který vzbudili o letectví v mladých srdcích a myslích.

Oni se stali také duchem našich snah o přenesení praktické vzduchoplavby k nám a o její organizaci. Mohl to v té době být ovšem jen balonový sport. R. 1891 byla na jubilejní výstavě v Praze zřízena jako atrakce také „balonová arena“, odkudž byl vypouštěn upoutaný balon řízením jakéhosi Maxm. Wolfa z Berlína. Když první volná plavba skončila prasknutím balonu a přistáním na střeše

továrny v Bubnech (cestujícím, mezi nimiž Wolf nebyl, se nic nestalo), byl na návod dra Vaňka pozván Francouz Louis Surcouf, aby pořádal plavby balonem. Surcouf, který později proslul ve francouzském balonovém průmyslu a jako místopředseda francouzského aeroklubu, vrátil Pražanům důvěru ve „větroplavbu“ a spolu se svými krajany, sličným Louistem Godardem a odvážným E. Taupinem (jenž prováдел u nás i seskoky padákem), vzbudili opravdové nadšení v Praze i na venkově, kde při svých plavbách přistáli.

Chtěje tohoto zájmu využít k trvalému dílu, dal dr. Vaněk podnět k založení „České společnosti aeronautické“ r. 1892, jejímž předsedou byl zvolen profesor české techniky a učenec světového jména K. V. Zenger. Tento organizační postup byl jeden z nejčasnějších v Evropě. Společnost neměla sice dlouhého trvání, ale nicméně má zásluhu, že r. 1893 byl koupen ve Francii balon (Ressel), s nímž četné zdařilé plavby konali Surcoufovi žáci, zámožný pražský měšťan Frant. Hůlka a velkoobchodník zeleninou Ferd. Wandas, v jejichž osobách žila pak naše aeronautika, když i Česká aeronautická společnost i Vzduchoplavecký klub, založený 1903, zanikly.

Hůlka a Wandas svými plavbami, jichž zejména o výstavě r. 1895 bylo množství, se stali dědici popularity Francouzů Surcoufa a Godarda.

Jejich 85 plaveb, které vykonali do r. 1900, udržovalo zájem o vzduchoplavbu v nejširších vrstvách. Bohužel na konec zůstal pan Hůlka sám a oživoval ještě program výstav r. 1908 plavbami nové „Prahy“. Jeho tragickou smrtí r. 1909 zanikla prakticky vzduchoplavba na naší půdě.

Jak mohlo být jinak v národě neuspokojeném politicky a hospodářsky, jenž veškeré své úsilí musil soustředit na uplatnění se v říši, vedené duchem mu nepřátelským, v národě, z něhož byly hospodářské a kulturní síly vyssávány metropolí říše, které se děje ovšem i v jiných státech, ale které zde bylo vyvlastňováním národní energie, neboť rakouská metropole od národů vše přijímala nebo jim brala, nic nevracejíc nebo dávajíc jako protihodnotu dary, jimž se slovanské národy musily vzpírat, aby nebyly národně zeslabovány.

Slaboučký plamínek letecké myšlenky však měl svého strážce v inž. G. V. Fingerovi. Už r. 1895 vydal „Studii



Horní foto: Letoun A-34J byl vybaven motorem Walter Junior s výkonem 105 HP a určen pro výcvik pilotů.

Dolní foto: Bombardér A-42 z roku 1930. Od obou typů byly vyrobeny pouze dva kusy.

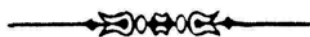


Připomínka tragického nedělního poledne dne 25. března 1945



Na první fotografii je vidět naprostá zkáza výrobní haly. Druhé foto zachycuje halu po částečném odklizení ruin a rozpracovaný německý letoun Si 204 (Siebel).

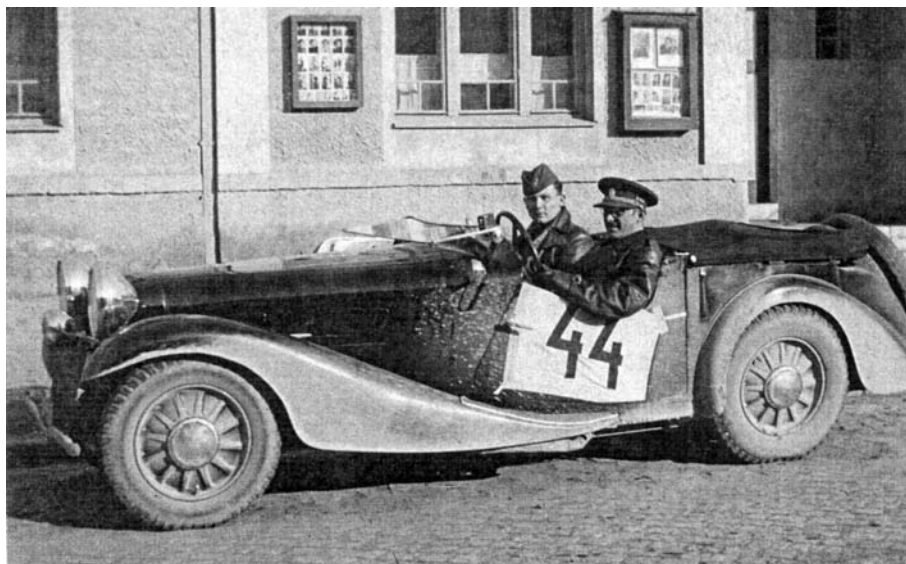
Z archivu JUDr. V.M. Kabeše



AERO – SIMCA. I toto zná historie ...



Pan Miloš Schütz se narodil 16.3.1909 v Brně, kde po ukončení školní docházky a po maturitě na reálném gymnáziu pokračoval ve studiu na Vysokém učení technickém. V letech 1930 – 1932 absolvoval Dělostřeleckou akademii v Hradci na Moravě, která předurčila jeho vojenskou dráhu. Jako voják z povolání sloužil v Přelouči, Automobilní zbrojovka 1, 5. automobilní prapor.

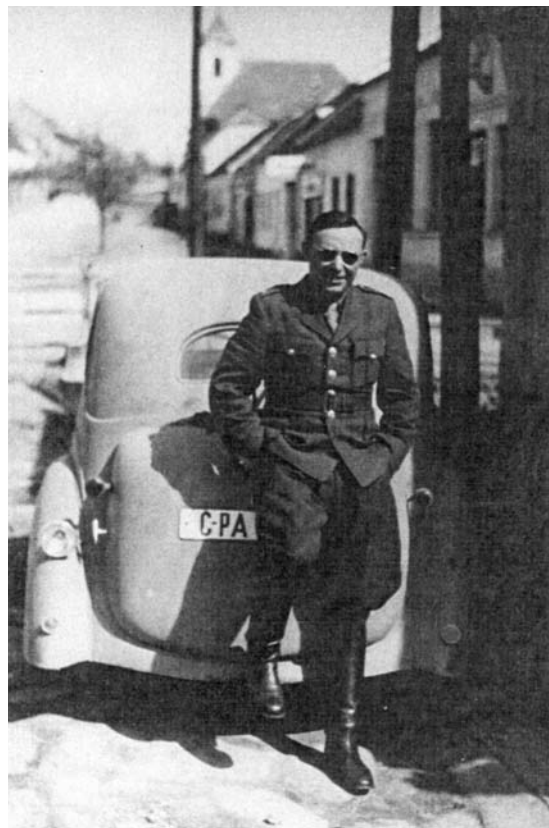
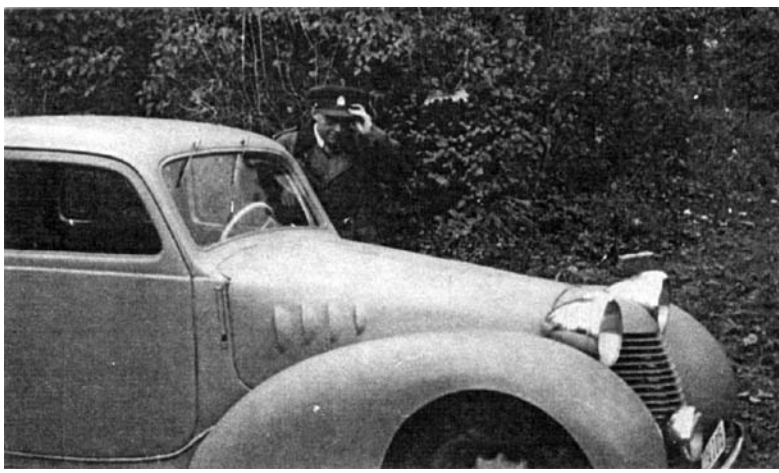


Motoristický nadšenec podlehl vůni benzínu a svůj život spojil s motocykly a automobily; výsledkem byla účast na četných domácích i zahraničních soutěžích. V roce 1937 jel na motocyklu se sajdkárem se spolujezdcem Františkem Hallou soutěž „Malou dohodou“, kde se stal absolutním vítězem v kategorii sajdkářů. Získal mimo pohárů a cen i peněžní odměnu 9.500,- Kč.

Opakovaně se zúčastňoval automobilových podniků. Na fotografiích je zachycen za volantem Aerovky (startovní číslo 44). Datum ani název soutěže nejsou známy, pouze místo, které zachytil objektiv: Přelouč, fotoatelier p. Vojtěcha Papouška. Tento fotoatelier sehrál v životě p. Schütze významnou úlohu – seznámil se zde s dcerou p. Papouška, rovněž fotografkou, svojí budoucí manželkou.

Fotografie „rozpůlené“ Aerovky zachycuje situaci na kasárenském dvoře v Přelouči, kde vznikla myšlenka „zvětšit“ Aerovku za účelem získání většího užitkového prostoru. Tak vznikl „prototyp“ kombinace AERO – SIMCA, neboť ke zvětšení karosérie byla použita Simca. Vůz jezdil pod SPZ Č-PA 3015. Na fotografii je zachycen Miloš Schütz syn se svojí maminkou.



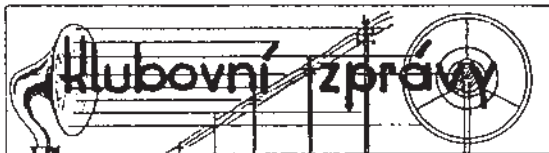


V armádě sloužil Miloš Schütz v hodnosti štábního kapitána do roku 1948, po odchodu působil ve Svazarmu v Brně, dále pracoval u Místního hospodářství v Bílovicích nad Svitavou, následně jako vedoucí dopravy společnosti Juvena v Brně. Jeho poslední zaměstnání bylo instruktor Autoškoly.

Pan Miloš Schütz, štábní kapitán, velká postava československého motorismu, zemřel 16.10.2005 v Brně.

S použitím archivních materiálů a vzpomínek p. Miloše Schütze zpracoval Petr Klusák.





Vážení majitelé „cinkáčů“,



spolu s německými aerovkáři se pokoušíme sestavit tabulku výrobních čísel cinkáčů podle jejich roku výroby a provedení vozu.

V registru aerovek je už 839 kusů bez Aero IG. Výrobní čísla nemám, roky výroby jen u některých. Kdo můžete, napište mi, prosím, na mail aerokarel@centrum.cz typ Vašeho vozu, výrobní číslo a rok výroby dle TP, kupní smlouvy, ... , nebo totéž jako SMS na telefon 720 400 598. Nějakou tabulku už s Michaelem Strauchem máme, ale zatím se nepodařilo v ní najít nějaký systém.

Děkuji Karel Šebesta

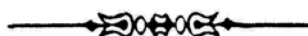


Foto z výstavy v NTM. „Vzpomínáte ?“

Když aerovky slavily sedmdesátiny.



Foto zaslal Karel Jičínský



Milí Aeroprátelé a kolegové. Toto je příběh mého přítele Jiřího Krause a jeho (mezitím mě) Aerovky 500, neboli jak do Německa přišli.

Útěk v Aerovce

Bylo to v roce 1982, kdy čerstvě vystudovaný lékař MUDr. Jiří Kraus úspěšně uzavřel studium na plzeňské lékařské fakultě University Karlovy v Praze. Po náročném dýchánku na oslavu na vysehradských hradbách se druhý den sbalil a následujícího dne odjel ve své čerstvě restaurované Aerovce 500 do západního Německa. Dnes to bude jistě každému čtenáři připadat jako samozřejmost. Ale v té době stálo obstarání výjezdni doložky mnoho úsilí.

Aby nevzbudil podezření na hranicích, že by se mohlo jednat o opuštění země navždy, mohl si s sebou vzít jen to nejnnutnější. Dvě košile, dvoje spodní prádlo, kartáček na zuby a těžce získané výjezdni papíry.



12



Zbývalo jen si vybrat to správné auto. Měl tehdy ve stodole několik veteránů, od Tater 57a i 57b, přes Fiata Topolino až po modrou Felicii. Přesto se však rozhodl pro Aerovku, která byla nejstarší, totiž z roku 1931. Byla, jak říkají, čerstvě zrenovovaná a nový červený lak se blýskal jako pověstné psí kulky. Právě k Aerovce měl Jirka silný vztah, neboť už jeho dědeček měl v Plzni před válkou zastoupení vozu Aero.

A teď k té cestě. Kolem 6. hodiny večerní se rozloučil se svou přítelkyní s tím, že jede do Brna, aby ona později při vyšetřování nemohla StB prozradit, že o té emigraci věděla.

Cesta k hranici proběhla úspěšně až k pohraniční kontrole. Na hranici ho soudruzi drželi 3 hodiny, stále něco kontrolovali, někam telefonovali a o něčem se radili. Byly to silné nervy a člověk začal přemýšlet, jestli nebylo příliš odvážné a okaté, vydat se na cestu ve veteránu, protože vyvážení takovýchto aut bylo přirozeně zakázané. Zaplat' pánbůh, jeho papíry byly legální a platné, byť jejich pořízení až tak úplně legální nebylo.

Konečně ho odmávl a on jel. Ta cesta „zemí nikoho“ mezi oběma hranicemi se Jirkovi zdála nekonečná, protože se obával, že by ho mohli estébáci ještě odchytit. Ale s velkým štěstím se dostal na německou celnici. Aerovka způsobila rozruch, všichni se vyšli ven na ni podívat, byli milí a přáli mu šťastnou cestu.



1982 v Bielefeldu



Na hradě Sparenburgu v Bielefeldu

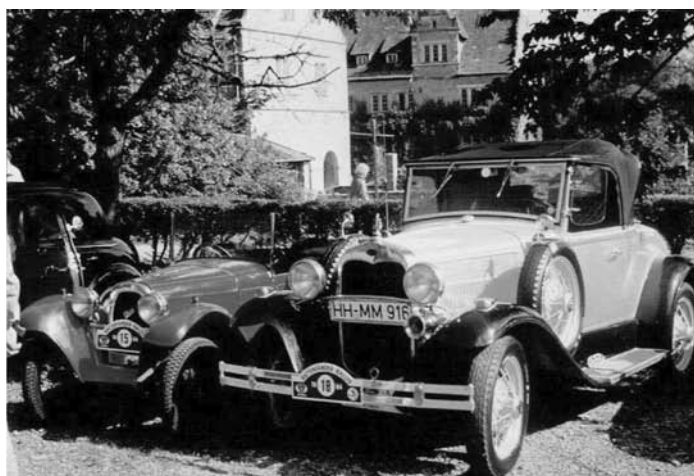
Za hranici šla jízda pomalu, a protože byla tma jako v pytli, už téměř půlnoc, bylo třeba rozsvítit světla. A náhle, na začátku nějaké pohraniční vesničky, motor chvilku. Po zběžné kontrole Jirka zjistil, že dynamo Aerovky nebylo dostatečně účinné a baterka se tudíž vybila.

A znovu se na něj štěstí usmálo. Náhle se za ním ozval hlas: „A co ty tu robíš s tím vehiklom“?

Po prvním úleku, že je zatčen, si uvědomil, že to není pravděpodobné. A skutečně. Z místní zábavy se vracel decentně podroušený Slovák, taky emigrant, který už tam ale žil déle. Ten pozval Jirku k sobě domů, řádně ho pohostil a slivovice z něj záhy sňala další starosti. Dali nabit baterku a časně k ránu ulehl Jirka do nabídnuté postele. A druhý den byl krásný, slunný a cesta pokračovala.



Na cestě do práce s prozatímním číslem



Rattenfänger Rally Hameln 1984

Po několika kilometrech na dálnici byl zastaven policií a vykázán na okresní silnici, neboť na dálnici byla minimální rychlost 80 km/h., na což pochopitelně těch 10 koní nestačilo. Projížděl vesnicemi, lidé mu mávali a smáli se. Orientace podle mapy nebyl žádný problém.

Po třiceti hodinách a 620 kilometrech prokázala Aerovka svoji spolehlivost a osmadvacetiletý Jirka tu štreku Plzeň Bielefeld konečně bez nehody zvládl.

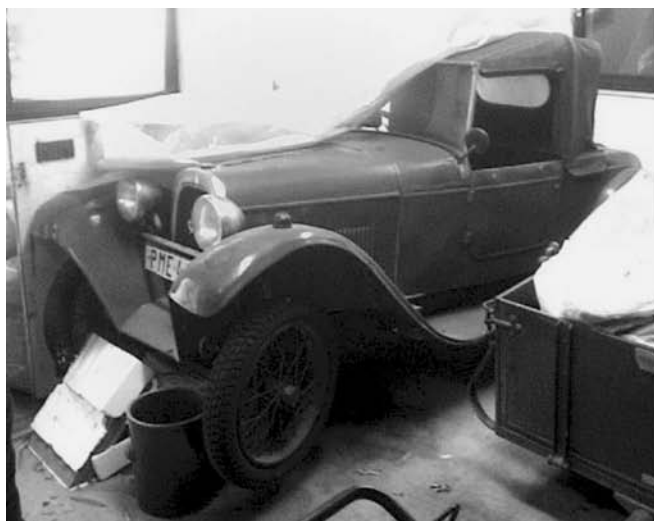


O tomto dramatickém útěku se dozvěděl i tisk. Bohužel plátek stejně neseriózní, jako všechny bulváry.

A zpráva o této události byla popsána zcela zkresleně a nadpis „Útěk v 60.000 Marek cenném oldtimeru“ byl zcela vylhaný. A když pak Jiří šel žádat o asyl a finanční podporu, byl mu tento pamflet předložen.

Na úřadě mu pogratalovali, jaký je boháč a žádné peníze nedostal, s doporučením, aby auto prodal a za ztržený peníz si spokojeně žil.

Ale Jirka Aerovku neprodal a v dalších dvou letech ji každodenně používal. A v roce 1984 s ní dokonce vyhrál závody ve městě Hameln. V té době už měl moderní ojeté auto a tak postavil Aerovku na špalky v garáži.



Znovuzkříšení 2008

A takhle jsem tu Aerovku v roce 2008 objevil já. Od té doby znovu auto restauruji. Jde to zvolna, náhradní chladič by se mi velmi hodil, ale sehnat jej není jednoduché. Ale pevně věřím, že nejpозději ke stému výročí od roku výroby konečně vyjedu.

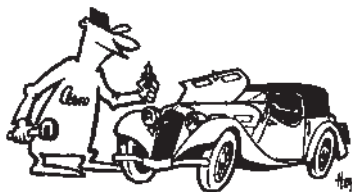
Pokud by se našel někdo, kdo by o tomhle exempláři něco věděl, velmi by mě tím potěšil.

Během let se vystřídaly následující SPZ: PE-29-59, PU-04-25, HK-84-13, RK-29-01, NA-98-61, CLA-02-22, PME-40-33

Chtěl bych touto cestou Aeroklubu Praha poděkovat za milé přijetí a kamarádský vztah, který je dnes možný i přes hranice.

Přeji všem plno šťastných kilometrů!

Sven Linnemann, česká verze článku Dr. Jiří Kraus



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 14 - 15 – Soukolí „hruška – talíř“.

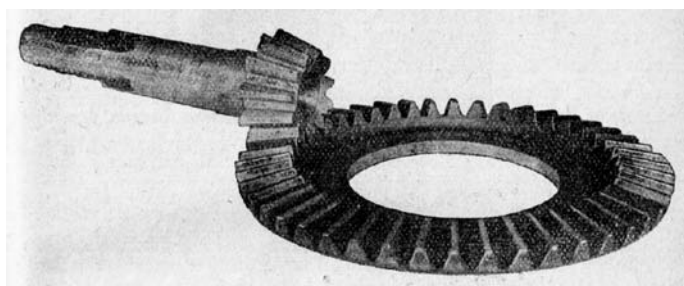
str. 16 - 17 – Lihobenzinová směs a zdraví řidičů. Scintilla.

str. 18 - 20 – Detaily A 50 ve fotodokumentaci.

str. 21 - 22 – Měření komprese motoru.

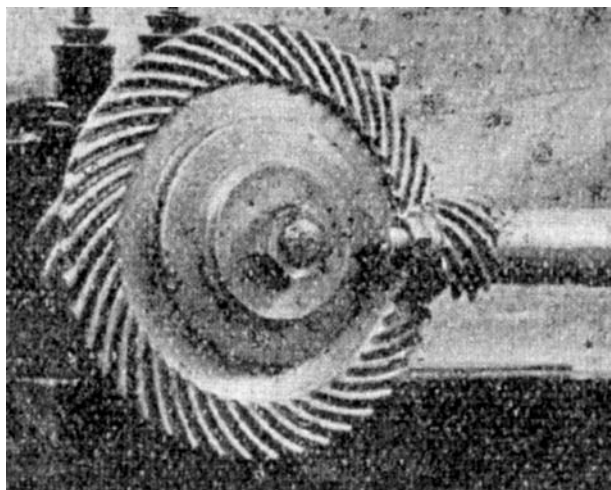
str. 23 – Z historie STK - 1. část. Inzerce.

Co bychom měli vědět o soukolí „hruška – talíř“

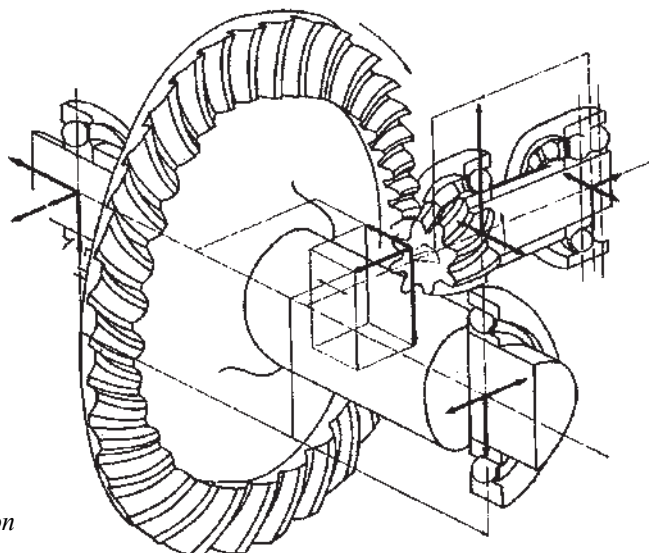


Nejdříve trochu teorie druhů soukolí a vysvětlení mnohdy méně pochopitelných termínů.

Ozubení radiální s přímými zuby bylo používáno u malých aerovek a u „třícítek“ asi do 1200. vozu. Nevýhodou tohoto soukolí je hlučnost a rychlejší opotřebení hlavně u pastorků s malým počtem zubů; dovoluje tedy jen menší převod.



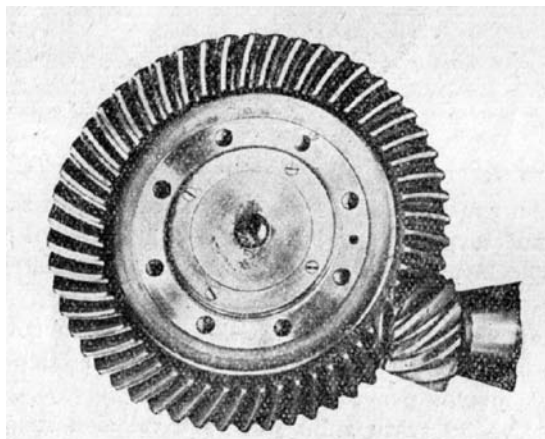
Ozubení Gleason



Ozubení Gleason s obloukovými zuby (kruhový oblouk) zavedla americká továrna na obráběcí stroje Gleason. Poněvadž tu zabírá vždy vypouklý bok zubu s vydutým, přenáší se tlak hlavně jen uprostřed délky zubu, ke krajům ho ubývá, až u konců zcela mizí. To činí soukolí necitlivým vůči menším nesprávnostem montáže. Záběr je velmi dlouhý, měkký a děje se bez nárazů. Shrnutí výhod: zvětšení styčné plochy, t.j. menší měrný tlak a opotřebení, plynulejší záběr (více zubů současně), a tudíž tišší chod, přípustný převod až 1 : 10, minimální počet zubů pastorku (až i jen 5), obloukové zuby jsou méně citlivé na nepřesnost při uložení (vyosování).

Ozubení Klingelberg se nazývá palloidní. Má evolventní oblouky místo kruhových. Má stálou výšku zubů po celé jejich délce. Toto ozubení bychom jako laici od Gleasonu asi nerozpoznali.

Pozn.: evolventa kružnice – je to křivka opisovaná bodem přímky, která se kotálí (odvaluje) po pevné kružnici.



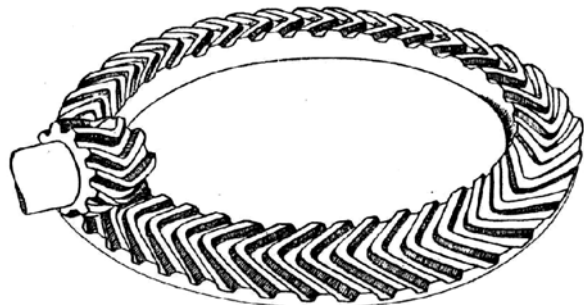
Hypoidní soukolí

Hypoidní soukolí je ozubené soukolí s mimoběžnými osami a kuželovými koly, která nahrazují teoreticky správná kola tvaru rotačních hyperboloidů. Provedení může být Gleason nebo Klingelberg a má ještě klidnější chod. Mimoběžnost os umožňuje též snížení pastorku i kloubového hřídele pod osu talířového kola. Tím se sníží těžiště vozu. V aerovkách se pochopitelně nepoužívalo.

Ozubení šípové nebo též úhlové zde zmiňuji jen pro zajímavost. Zavedla ho francouzská firma Citroën, protože vyřešila jeho složitou výrobu. Největší výhodou tohoto ozubení je to, že zcela odstraňuje axiální tlak, neboť jeho složky v obou ramenech úhlu (zubů) se navzájem ruší. U všech výše uvedených soukolí (kromě radiálního) jsou axiální tlaky veliké – „hruška“ se s „talířem“ vzájemně vytlačují.

Zpět k aerovkám.

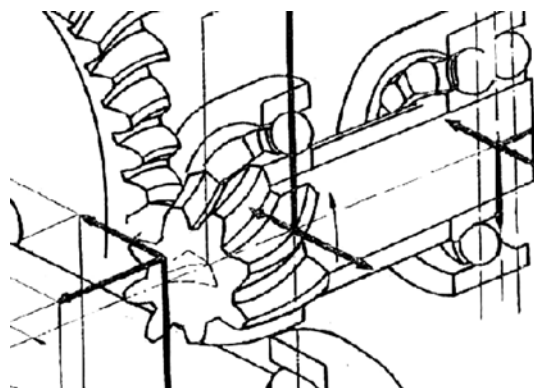
Soukolí je velmi citlivé na příslušnost „hrušky“ k „talíři“. To znamená, že v žádném případě nelze použít pro již zaběhlou „hrušku“ nový nebo jinak zaběhaný „talíř“. To samozřejmě platí i obráceně. Lze tedy použít jen soukolí vyrobené a spárované (někdy i zaběhané)



Šípové ozubení

výrobce nebo soukolí, které již bylo společně použito a není poškozené. Velmi špatné jsou i zkušenosti s opravovanými zuby těchto soukolí. Důvodem je, že i po kvalitním vyvaření poškozených zubů není prakticky možné jejich správné opracování.

Na detailu soukolí si můžeme popsat polohu zubů „hrušky“ k zubům „talíře“. Přední plošky zubů „hrušky“ musí lícovat se zadními ploškami zubů „talíře“. Zadními ploškami jsou myšleny ty, které směřují ke středu „talíře“. Dále je při montáži



soukolí nutně dodržet dostatečnou vůli mezi zuby. Pokud vzpomenu rady pana Halounka, tak on vůli neměřil, ale říkal: „Když je soukolí suché (bez oleje), tak musí hrkat“. Tím „hrkáním“ myslel vůli cca 0,1 mm. Musíme brát v úvahu, že se při ohřátí za provozu vůle mezi zuby zmenší. Naopak časem se vůle opotřebením zvětší (až na 0,2 – 0,3 mm, což nevádí). Je nutné vůli kontrolovat zub od zubu. Není totiž zaručeno, že je „talíř“ absolutně rovný. Byli byste možná překvapeni, jak se při otáčení soukolím vůle mění. Pokud je případná deformace ještě přijatelná, tak zvolenou vůli nastavíme v místě, kde se zuby „talíře“ a „hrušky“ nejvíce přibližují.

Část podkladů pro článek zaslal Petr Klusák.

– JK –

Následující článek je převzat z časopisu Aero Car Club Revue z roku 1936. Možná čtenář namítne, že článek nepatří do Technické rubriky, ale on se týká technického lihu, čili techniky. Dnes se také do benzínu pančuje kde co ...

Jak působí lihobenzinová směs na zdraví řidičů.

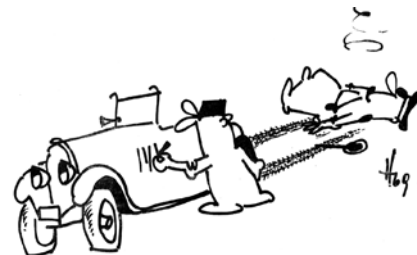
Právě jsem se vrátil z desetidenní cesty Slovenskem a Podkarpatskou Rusí. Za těchto 10 dní jsem ujel celkem 3000 km; průměrně denně 300 km. Benzinová nádrž u automobilu, kterým jsem cestu konal, je umístěna vpředu. Již v prvních dnech jízdy jsem pocítoval malátnost a nevolnost, což jsem přičítal vysoké teplotě a účinkům slunečních paprsků. Avšak po příjezdu do Komárna, kde jsem přenocoval, se mi udělalo tak nevolno, že jsem druhý den ráno nemohl již pokračovati v další jízdě. Záhy jsem se přesvědčil, že to není otrava z jídla. Při jízdě do Bratislavy jsem cítil při šplíchání směsi v nádrži zápach lihu a menthylalkoholu a v tom okamžiku se mi též udělalo větší nevolno. V Bratislavě pak, kde jsem kupoval benzin, dal jsem se do rozhovoru o příčinách nevolnosti se zřízencem benzinové stanice. Ten mi vyprávěl, že si na to stěžovalo již více řidičů, kteří projížděli Slovenskem, mají umístěny benzinové nádrže vpředu a dělají více kilometrů denně v parných dnech. Dále mi vyprávěl, že líh, který byl míchán do benzínu, byl některými lidmi od benzínu oddělován a používán jako alkohol.

Proto bylo učiněno opatření, že líh, určený pro lihobenzinovou směs, byl denaturován tak, aby byl úplně nepoživatelný, a tímto opatřením je ohroženo zdraví řidičů. Bylo by nutno, aby na tyto závady při lihobenzinové směsi se vyskytující bylo upozorněno ministerstvo zdravotnictví, protože řidiči automobilů jsou v nebezpečí újmy na svém zdraví.

Roman Prouza

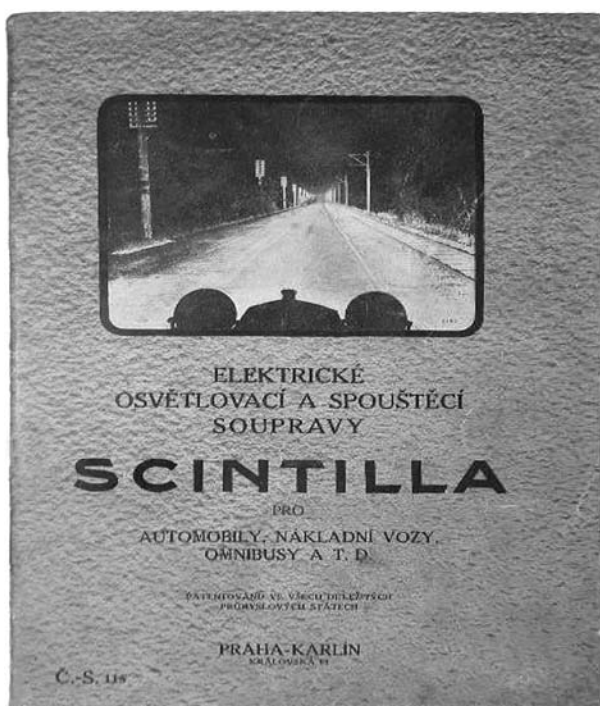
Vyjádření tehdejší redakce: My si myslíme, že spíše než ministerstvo zdravotnictví pomůže náležité utěsnění vnitřku vozu proti prostoru pod kapotou.

Vyjádření současné redakce: Autor článku neuvádí značku automobilu, snad aby nebyl výrobcem popotahován. Mohla to být aerovka, která má jako většina automobilů té doby nádrž vpředu. Ale aerovka to určitě nebyla, protože majitelé a řidiči aerovek nebyli od samého počátku vzniku této značky žádnými ufnukánky. To platí dodnes nebo se snad někomu z vás dělá při jízdě aerovkou zle? No, možná některým spolujezdcům, kteří nevědí v čem jedou ...



Ještě, že to nedopadlo jako na vtipu Petra Hošťálka, když údajně požila alkohol „jen“ aerovka.

– JK –



Firma Scintilla – dodavatel elektro-výzbroje pro vozy AERO. Dobovou tiskovinu a ukázkou výrobků připravil Karel Jičínský.

1919



2019

16

1929

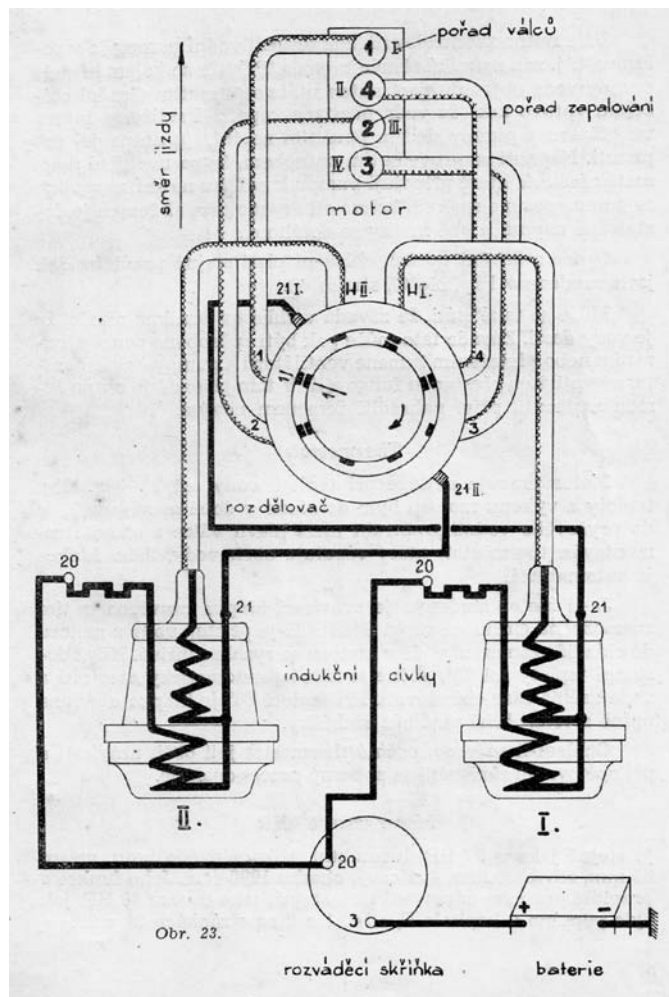


2019

Detaily A 50 ve fotodokumentaci

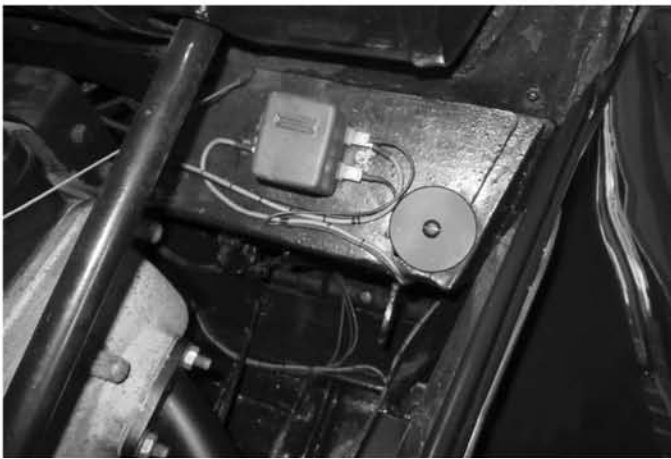
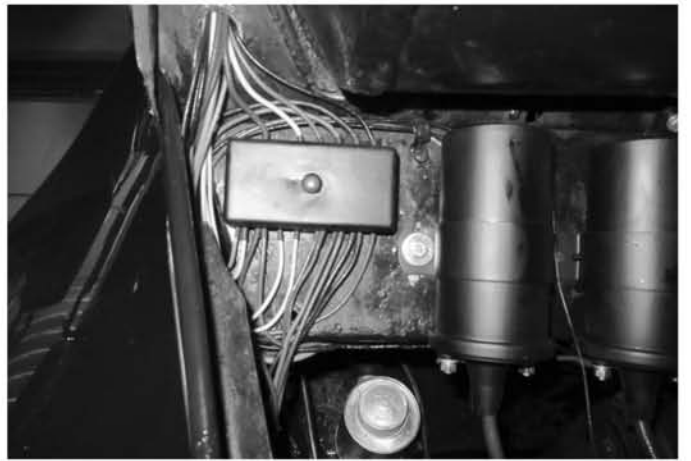
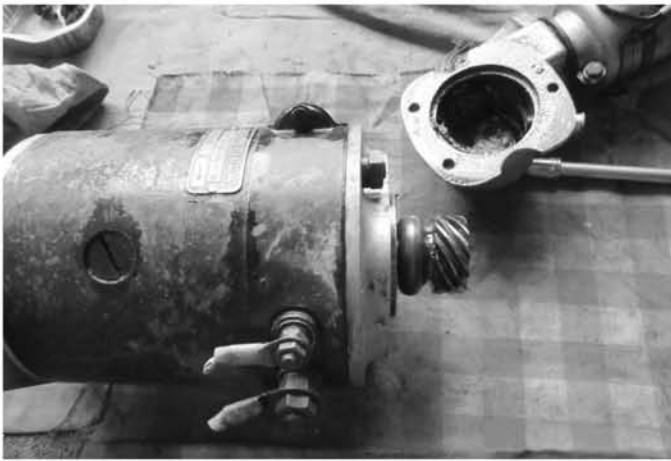
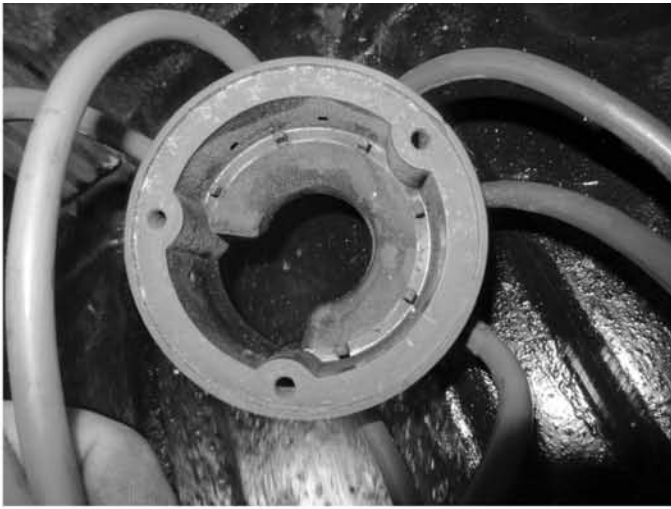
V minulém čísle Aerovkáře byl dokončen seriál Jana Wagnera o renovaci jeho krásné „padesátky“ s karoserií Sodomka. Na seriál dnes volně navážu fotografiemi detailů jiné, též velmi krásné „padesátky“.

Nejdříve pár slov k zapalování. Starší provedení zajišťují 4 cívkvy a 2 přerušovače vždy se dvěma kontakty. Zjednodušeně řečeno, zapalování tvoří dvě „třícítkové“ sestavy a předstih se seřizuje natáčením přerušovačů jako u A 30. Novější provedení je však řešeno dosti netradičně rozdělovačem, který je ovládán dvěma kontakty v přerušovači. K tomuto systému jsou tudíž nutné 2 zapalovací cívkvy – viz schéma z původní aerobrožury. Velmi mnoho „padesátek“ bylo předěláno na nový rozdělovač s jednou cívkou a jedním kontaktem v přerušovači. A je také mnoho aerovkářů, kteří se domnívají, že toto je originální. Foto-



grafie napovídají, jak původní zapalování vypadá v realu. Je důležité upozornit na to, že nové (myšleno neoriginální) rozdělovače, které se používají jako náhrada, mají odstředivou regulaci, která nemusí odpovídat potřebám padesátkového motoru. Dále je u těchto rozdělovačů ještě regulace podtlaková, která však není využita. To vše může způsobit v krajním případě nemožnost správného seřízení předstihu zápalu a tím špatný výkon motoru. Regulace, které rozdělovače mají vždy, musí odpovídat motoru, pro který byla vyvinuta! Byl bych radší, kdyby problematiku podobných neoriginálních úprav popsal někdo ze zkušených „padesátkářů“. Snad tento článek odstartuje debatu na dané téma.



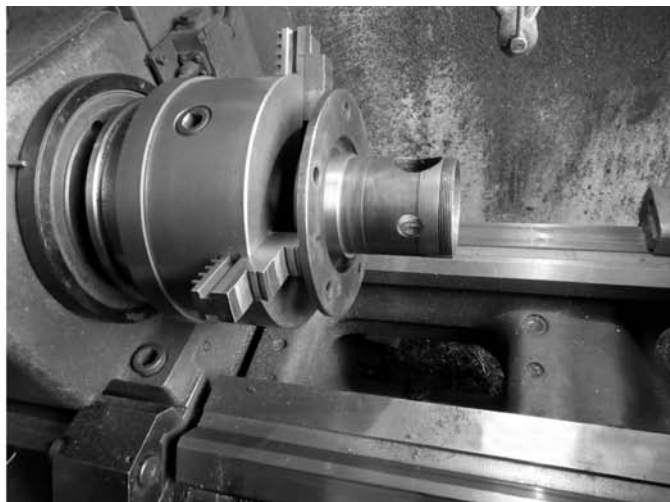


1919  2019

19

1929  2019

Pro inspiraci renovátorů jsou na předchozí straně snímky části elektroinstalace. Barevná reprodukce bohužel není možná. Na dalším snímku je velmi dobře vidět originální vodní pumpu a ventilátor hnané jedním klínovým řemenem.



Na horním snímku je na benzínovém kohoutu vidět nad odtokovou trubicou sítko, které oceníme hlavně při otevření rezervy. Na druhém horním snímku je v soustruhu upnutý náboj předního kola. Víme všichni, jaký je problém s protékáním oleje i při osazení nových gufer. Bývá to způsobeno poškozením dráhy, po které gufero klouže. V tomto případě byla dráha pro gufero odsoustružena a na takto upravený náboj byl nalisován kroužek a vysoustružena nová dráha pro gufero. Úprava je to sice náročná, ale fungující.



Čtyři poslední fotografie zachycují dochovaný hydraulický brzdový systém „Lockheed“. Dobové prameny sice uvádějí brzdové systémy „Klama“ a „Ate“, ale domnívám se, že byl používán i zmíněný „Lockheed“.

Foto Michal Fiala jun. – JK –



Z dotazů a ohlasů čtenářů a drobné rady.

Utěsnění kliky.

Aerovkář č. 4/2017 na str. 18 je článek „Podivná závada“. Z vlastní zkušenosti mohu uvést poznámku: Po úpravách labyrintů se do krajních montoval jeden písní kroužek, zpravidla o šířce 3,5 mm. Ukázalo se, že jeden kroužek těsní nedokonale a proto je výhodnější montovat kroužky dva, např. o šířce 2,5 mm. Utěsnění kliky se tímto zlepšilo.

Pozn.: Kroužek kliky – tolerance pro montáž jako pro čep a ložisko ($^{+0,009}_{+0,020}$) dle výkresu Aero. Kroužek nahřát horkovzdušnou pistolí, čep postříkat přípravkem Loctite 8040 (podle návodu výrobce zchladit až na $-43\text{ }^{\circ}\text{C}$).

Petr Klusák



Dotaz na zajímavý výkres pro úpravu dílů kliky.

Myslel jsem si, že o motoru A 30 leccos vím, ale výkres T 355 „Prstenec výplně kliky“ mne přesvědčil, že leccos ještě nevím. Je zde uvedeno Motor 50 HP (30 HP), tzn., že tento díl byl použit i u třicítkového motoru; na žádném výkresu pro A 30 jsem se s ním (zatím) nesešel. Nevíš, kdy byl u A 30 montován, popř. nějaké další údaje?

Petr Klusák

Pokus o odpověď:

Na výkresu T 355 je zobrazen kotouč ze železného plechu o síle 4 mm a o $\varnothing 157\text{ mm}$ s vnitřním otvorem $\varnothing 111\text{ mm}$. V poznámce je uvedeno: „Jeden kus na jeden díl kliky“ a „Opracuje se po snýtvání“. Na kotouči však nejsou vyznačeny žádné otvory pro nýty. Poznámka pro opracování je uvedena jednak u obvodu kotouče, což zřejmě platí pro snížení na \varnothing kliky 156 mm a za druhé u plochy kotouče, kdy se síla plechu má snížit na 3,5 mm. Tolik tedy k výkresu.

Zamysleme se nad tím, kam by byl kotouč přinýtvován. Na stranu kteréhokoliv dílu kliky u ojnicního ložiska by kotouč v žádném případě přinýtvovat nešel. Zbývá tedy druhá strana dílů kliky (směrem k labyrintům). Tam by ale kotouč částečně překrýval vybrání pro hlavy zapuštěných šroubů. Na výkresu žádné vybrání v kotouči pro tyto hlavy není. Ti z nás, kteří měli rozebraný motor (A 30, A 50) také vědí, že by se kotouč do prostoru mezi díl kliky a stěnu vany vůbec nevešel a díly kliky by musely být pro kotouč osazeny. Kotouč měl zřejmě držet to hlavní – výplň kliky, ale to výkres neřeší. U takto sporných součástí je také dobré brát v úvahu datum výkresu a situaci té doby – 24.8.1939 – to asi komentář nepotřebuje. Myslím, že zůstalo jen u tohoto výkresu.

Ale! Kdysi dávno mi při mnohých schůzkách vyprávěl pan Halounek, že dělali zkoušky s výplní dílů kliky. Myslím, že k tomu používali pertinax, ale nevím, jak byl na klíce upevněn. Důvodem mělo být snad lepší plnění karteru směsí. Zkoušky s touto úpravou však neměly údajně předpokládaný efekt a tak byly tímto způsobem upraveny snad dva motory v dílnách pana Halounka v Hradci Králové.

– JK –



Měření komprese motoru

Přikládám foto měřiče kompresních tlaků s návodem. Tento měřič vyrábělo svého času VD Kovo Brno. Spodní část byla vyrobena z pryže a tento pružný kužel se při zkoušení zamáčkl a držel se v otvoru pro svíčku. Já jsem si nechal vyrobit namísto kužele kovový nástavec se závitem M 18x1,5 a měřič lze upevnit zašroubováním bez pomoci druhé osoby. Po vyšroubování měřiče lze do nástavce vložit tyčku $\varnothing 8\text{ mm}$ s vyznačením stupnice pro seřízení předstihu, jak je znázorněno na orig. dílenském přípravku PM 28. (Závit pro našroubování nástavce je M 10x1).

Měření komprese A 30

- po výbrusu: horní cca 5,75 atm
spodní cca 0,3 atm
- po 5000 km: horní cca 6 – 6,5 atm
spodní cca 0,35 atm

Návod k použití měřiče MK 16

Všeobecně:

Měřič MK 16 je kontrolní měřidlo pro porovnání tlaků v pracovních válcích zážehových motorů.

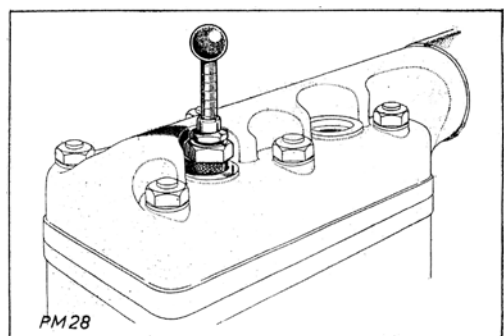
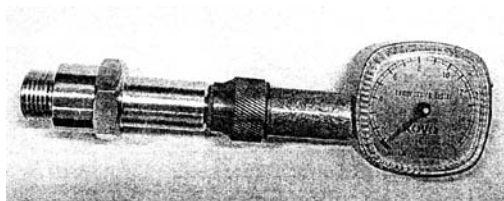
Vzhledem k tomu, že výrobci automobilů neuvádí absolutní hodnotu tlaku v pracovním válci toho či onoho typu automobilu, lze objektivně posoudit a porovnat jen relativní pokles tlaků jednotlivých válců, nikoliv tedy měřit absolutní hodnotu, kterou ovlivňuje:

- a/ rychlost otáček klikového mechanismu při měření
- b/ druh použitého oleje
- c/ teplota oleje
- d/ škodlivý prostor, který má různou hodnotu dle použitého měřidla
- e/ atp.

Práce s měřičem:

1. Z motoru demontujeme všechny svíčky. Doporučuje se též demontovat čistič vzduchu máme-li ho již delší dobu v provozu /cca 5.000 km/.
2. Do otvoru přiměřeně přitlačíme pryžový kužel měřiče. Pomocník sedne za volant a při plném sešlápnutí akceleračního pedálu začne startovat. Při správně nasazeném měřiči stačí ke změření jednoho válce doba startování cca 2-3 sec. Ručička měřiče se sama zastaví na určité hodnotě číselníku. Pro ověření správnosti, měření můžeme opakovat. Toto měření opakujeme u všech válců. Nesmíme zapomenout na zmáčknutí tlačítka vratného pera ručky! U dobrého motoru by se naměřené hodnoty v jednotlivých válcích neměly příliš lišit. Povolená tolerance je do 1,5 hodnoty vyznačené na číselníku.
3. Pokud v některém válci naměříme méně, je nutno následujícím způsobem zjistit, kde se závada nachází. Pro tento účel je dobré mít k dispozici motorový olej vyšší viskozity, který v množství asi 3-5 ccm vstříkneme injekční stříkačkou do "postiženého" válce. Měření opakujeme, a porovnávané naměřené hodnoty s původním měřením.
4. Zjistíme-li zlepšení v rozmezí povolené tolerance je zřejmé, že závada je na pístu, válci nebo kroužcích. Pokud zlepšení nezjistíme, je nutno hledat závadu v netěsnosti ventilů nebo hlavy.





Údržba:

Kontrolní měřidlo MK 16 nevyžaduje údržby - Po použití jej očistěte a uložte do pouzdra.

Bezpečnostní opatření:

- Před měřením vozidlo zajistit proti pohybu;
- Při startování je nutno zkontrolovat, zda řadicí páka je v poloze N;
- Vysokonapěťové kabely je nutno umístit tak, aby nebyly v blízkosti benzínových par vycházejících z otvorů vyšroubovaných svíček;
- Zákaz kouření nebo manipulování s otevřeným ohněm v blízkosti testovaného vozidla.

Upozornění:

Neprovádějte měření ihned po jízdě, vystavujeme se nebezpečí poškození pryžové kuželové koncovky měřiče vlivem tepla zahřátého motoru.

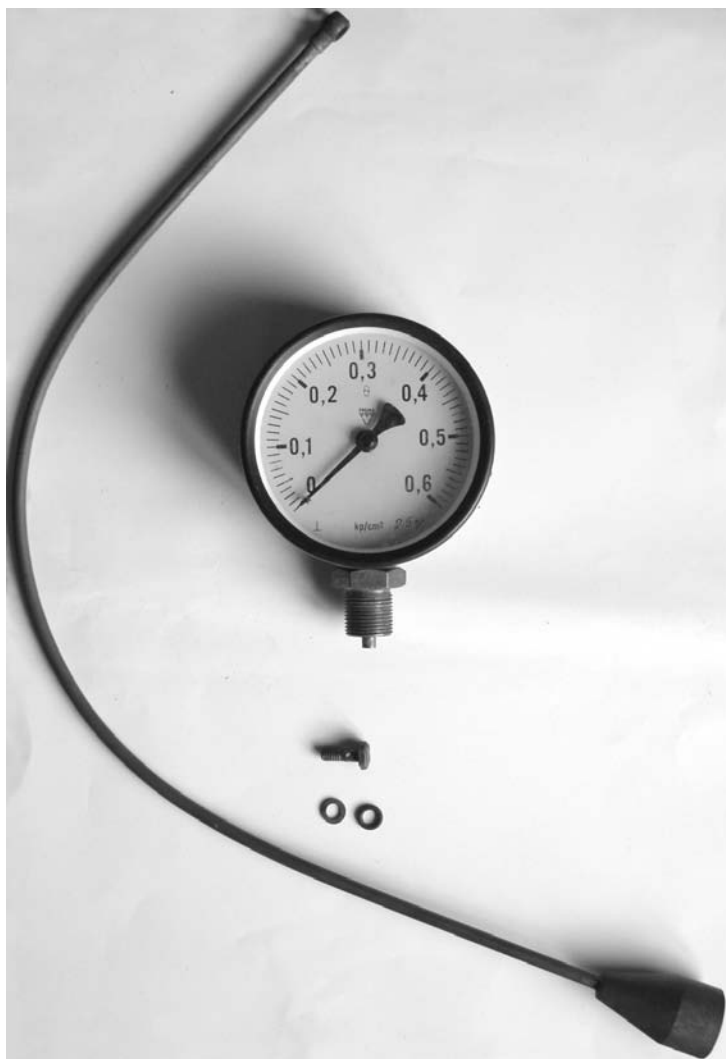
Tisk - JZO KOVNOSTI Velké Pavlovice

Petr Klusák

Měření horní a dolní komprese motoru ještě jednou

Asi před 50 lety, když jsem již bral aerovku vážně, jsem si vyrobil pomůcky k měření horní i dolní komprese. Manometry jsou ještě v atm (technická atmosféra). Pro horní kompresi mám dvě vložky mezi hlavu válců a manometr – závit pro svíčky M 14x1,25 a M 18x1,5 – jelikož u jedné z aerovek byla hliníková hlava s vložkami pro závit M 14x1,25. Nevýhodou oproti MK 16 (viz příspěvek P. Klusáka) je, že ručka manometru nezůstává na naměřeném maximu. Rozsah manometru je 0 – 10 atm.

Pro měření spodní komprese jsem použil měděnou trubičku Ø 6 x 4 mm o délce cca 600 mm, na kterou jsem z jedné strany naletoval objímku pro dutý šroub M6 pro přišroubování do vany motoru (na snímku dutého šroubu jsou i těsnící podložky). Na druhou stranu trubičky jsem přiletoval koncovku se závitem pro manometr. Pro měření této spodní komprese je použit manometr 0 – 0,6 atm. Trubička je vytvarována tak, aby byl manometr dobře viditelný (přibližně u karburátoru).



Snad není nutné zdůrazňovat, že při měření musí být baterie v dobrém stavu. Vyšroubovujeme i svíčku válce, který neměříme. Při měření spodní komprese svíčky také vyšroubovujeme.

– JK –



Z historie STK (Státní technické kontroly)

1. pokračování.

Aero v STK ..., ale i jiná vozidla!

Zavolal mi šéfredaktor Aerovkáře p. Kňourek, že potřebuje na své aerovce "udělat" emise a technickou prohlídku a že má ještě takový nápad něco o tom napsat do Aerovkáře, zmínit se trochu o historii STK a hlavně o technických požadavcích na „stará“ vozidla, která se používají v běžném silničním provozu, tj. registrovaná na černobilých značkách. Prostě udělat takovou malou osvětu. A tak jsem dostal úkol ...

Historie stanic technické kontroly v podobě jak je známe dnes, tj. kontrolní linka vybavená předepsanými kontrolními přístroji, se začala psát v roce 1975 na základě usnesení vlády ČSR č. 152 ze dne 25.6.1975 a rozsah pravidelných technických prohlídek byl stanoven v příloze vyhlášky FMD č. 90/1975 Sb.. V té době se, pro zajímavost, prováděly povinné technické prohlídky asi v 18 zemích Evropy, v jakém rozsahu a jak důsledně, nevím. U nás se dobový tisk zmiňuje o technických prohlídkách jako o jednom velmi důležitém způsobu zvyšování bezpečnosti v silničním provozu a snížení počtu dopravních nehod způsobených technickou závadou. Tehdejší statistiky uváděly cca 2% nehod v r. 1975, ovšem tento údaj je velmi zavádějící, neboť na místě nehody je někdy velmi obtížné často i nemožné určit, zda byla nehoda způsobena technickou závadou. Vzpomínám si, že neoficiálně se mluvilo o cca 5 – 15%. Dalším z důvodů, proč provádět pravidelné technické prohlídky, bylo, že některé závady nelze při silničních kontrolách vozidel bez kontrolních přístrojů a zařízení zjistit, např. regloskop pro kontrolu světlometů, válcová zkušebna brzd, zařízení na kontrolu vůlí přední případně zadní nápravy atd.

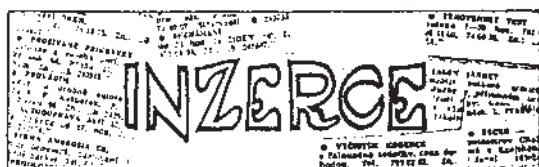
Představa o stanicích technické kontroly byla taková, že se vybuduje základní sít stanic, vždy pro dva sousední okresy alespoň jedna, které budou mít tři kontrolní linky – pro osobní vozidla, pro „velká“ vozidla (nákladní, autobusy, speciály...) a na opakované prohlídky s kapacitou jedné STK cca 29000 vozidel za rok s tím, že v zimě, kdy bude méně prohlídek motocyklů a osobních vozidel, budou technici s mobilními STK kontrolovat zemědělské stroje.

První STK byla postavena v Krásné Lípě, kterou provozovalo Krajské dopravní středisko, a druhá byla v Banské Bystrici na Slovensku. V roce 1976 v Praze na Chodovci začal Ústav silniční a městské dopravy, který spolupracoval s ministerstvem vnitra na tvorbě předpisů týkajících se vybavení STK, školením techniků a vytvořením souboru kontrolních úkonů a následné hodnocení technické způsobilosti, stavět stanici technické kontroly, která splňovala tehdejší legislativní požadavky: dvě kontrolní linky a třetí pro výzkum a školení přístrojové (diagnostické) vybavení, administrativní zázemí, učebnu pro školení techniků a také školicí specialisty na automobilovou diagnostiku, opravy a servis. Mimochodem přístrojové vybavení bylo na tehdejší dobu na špičkové úrovni! Válcová zkušebna brzd, regloskop, přístroj na měření geometrie náprav, zařízení na kontrolu vůlí náprav, tlakoměry nebo i odsávání výfukových plynů, bylo dovezeno většinou z tehdejšího západního Německa, Rakouska, Anglie ale i Polska, Maďarska nebo NDR. V roce 1978 vydalo Ministerstvo vnitra ČSSR „Prozatímní směrnice pro zřizování a činnost STK a v roce 1981 vydal ÚSMD Podklady pro zřizování STK, kde jsou již konkrétní požadavky na parametry STK, technologické vybavení, seznam kontrolovaných ústrojí, hodnocení závad (A, B, C – tj. lehké, vážné a nebezpečné) atd.



Budova STK včera a dnes

Pavel Ferro



Soudobá inzerce

Renovace el. zařízení pro vozy AERO.
Tel.: 733 130 457



Ukázka renovovaných el. předmětů.



1919



2019

23

1929



2019



Ze všech končin světa

proudí letos Sokolky a Sokolové do Prahy: Sokolský slet spojuje je všechny pod praporem Sokolským. Seznámí hosty s naší vlastí, ukáží jim výsledky našeho snažení ve všech oborech umění, vědy a techniky — jest naším nejmilejším úkolem; jistě spočine mnohé oko se zalíbením na třísedadlovém roadsteru AERO a jistě bude Vaše hosty zajímat, že se nám podařilo uvést na trh malý vůz tak vzhledný, tak neobyčejně výkonný a ve spotřebě tak skromný za nepatrnou cenu

Kč 17.900.—.

Rychle měl byste si ještě pořídit »AERO«, abyste s jeho pomocí shlédli a hosti svému ukázal ještě více krás naší vlasti. Náš prospekt Vám s radostí poradí při výběru.

Aero

TOVÁRNA LETADEL,
PRAHA-VYSOČANY.

PRODEJNA V PRAZE II., NA POŘÍČÍ 28
TELEFON 278-60, 361-40

Zpravodaj AERO CAR CLUBu Praha, z.s.

Vydává Aero Car Club Praha, z.s., IČ 04647556, Arbesovo náměstí 1029/1, 150 00 Praha 5. Zodpovědný redaktor Josef Kňourek.

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LIX., číslo 2, r.v. 2019.

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

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