



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**



*Věrnému vždy věrný Aero*

**č. 4**



## Vážení aerovkáři,

při kulatých výročíh jako je to 100. k založení továrny AERO mne napadají myšlenky typu: jak se tehdy lidem žilo, kam svým vývojem lidstvo dospělo, jakými předpisy a zákony se tehdy řídilo? Je nesporné, že technický vývoj se nezpomaluje, ale postupuje takřka geometrickou řadou. Současně s ním jde ruku v ruce množství nařízení a zákonů které sice neomezují vývoj, ale zcela jistě omezují nás při užívání těch vymožeností.

My se dnes shovívavě usmíváme nad anglickým tzv. „praporkovým zákonem“ z roku 1865. Tehdy byla železnice již v plném rozmachu, ale pára se pomalu přesouvala i na silnice a úřední šiml zařehal. Omezil rychlost vozů na 6,4 km/hod. a v obci dokonce na 3,2 km/hod. Byť v roce 1878 byl zákon „zmírněn“ – člověk jdoucí povinně před vozem již nemusel mít ten pověstný praporek! Zákon byl zrušen až v roce 1896 a to se již po

anglických silnicích proháněly automobily se spalovacími motory a dokonce i elektromobily (s neekologickými bateriemi, ostatně jako jsou i ty současné). Pokud na „praporkový zákon“ hledíme shovívavě, tak zároveň máme na mysli, že se taková absurdita nemůže v současnosti opakovat. Opravdu se opakovat nemůže?

Možná není náhodou, že část britských poslanců navrhuje zákaz osobního vlastnictví automobilů. Tedy ne přímo vlastnictví, ale zákaz jejich používání. Čtenář nad tím jen mávne rukou se slovy „to projít nikdy nemůže“! Dokonce to vypadá na desinformaci. Jenže, vezměme si tento nápad za modelový. V demokratických společnostech se volby opakují běžně každé čtyři roky. Pokud se podobný nápad bude stále prezentovat, tak věřte, že se najde skupina aktivistů, která rozpoutá kampaň pro jeho realizaci. Ta skupina se vůbec nemusí do parlamentu dostat, ale pokud bude mít dost příznivců, tak se najdou politici, kteří ho pro svou kariéru budou podporovat.

Ani si neuvědomujeme, že se stáváme obětí přemoudrých dětí, které si neuvědomují, že obrovské peníze na ekologii se musí neekologicky vydělat, že podstatná část světa na nějakou ekologii naprosto kašle a že se kolem těchto dětí rojí spousta politiků, kteří jim přizvukují, aniž by věřili ve skrytu duše tomu, co říkají. Vždyť je to pro ně armáda voličů. Peníze pro řešení ekologie potom mizí v černých dírách, což jsou jejich kapsy. Cirkus s fotovoltikou platíme my, z nesmyslné státní a evropské podpory jsou z nich již miliardáři. Bylo by také zajímavé vědět, až dětští aktivisté dospějí, kolik z nich bude mít na zahradě bazén (s vyhřívanou vodou) a v garáži naftové SUV, a kde na to vzali.

Zůstaňme ale u motorizmu, který nás zajímá. Máte pocit, že od stolu prosazené nesplnitelné limity emisí, kampaň proti SUV, návrh omezovače rychlosti, návrh povinných alkoholtestů, návrh osobám starším 70 let snížit maximální počet trestných bodů na polovinu, aby rychleji přišly o řidičák, a mnoho dalších omezení nemůže projít? Musím do výčtu zařadit i nesmyslnou výšku pokut. I znalci upozorňují, že silničních pirátů se žádná výše pokut nedotkne a bití budou ti, kteří udělají chybu. Jsme jen lidé a chybu někdy udělá každý z nás. Bohužel ve spoustě nesmyslů potom zapadne i dobrý návrh.

Mnohé aktivity se vždy projeví hlavně v automobilovém průmyslu. Je zajímavé, že automobilový průmysl drží na výši ekonomiku mnoha států, včetně našeho, a o omezení produkce se neuvažuje. Z „ekologického“ hlediska se mnohde sice omezuje produkce aut se spalovacími motory, ale ty se ve stejné míře nahrazují elektromobily. Slovo ekologický dávám do uvozovek, protože se problém pouze přesouvá jinam. Mám pocit, že se automobily svobodně pohybují jen dokud jsou v areálech automobilek. Jakmile bránu továrny opustí, čekají je jen samá omezení. Odborníci již hovoří o dopravní diktatuře.



*Není to tak dlouho, kdy policie vyhrožovala, že bude pokutovat parkování přes několik vyznačených pruhů, a ejhle ... Jak to říkal Orwell – „všichni jsou si rovni, ale někteří si jsou rovnější“!*

Jan Neruda ve svém vtipném fejetonu z 19. století „Kam s ním?“ přemýšlí, jak se ve vnitřní Praze zbavit starého slavníku. Asi by se dnes podivil, kam dospěl problém s neekologickým odpadem, který v jeho době v podstatě neexistoval. My jsme svědky vývoje stále ekologičtějších výrobků, které jsou však ekologické pouze v době jejich životnosti – viz elektromobily, fotovoltika a další výrobky tzv. čistě energetické. Kam s nimi až doslouží, slovy Jana Nerudy, zatím nevíme a cudně mlčíme. Ty reaktivní děti (promiňte mi ten termín), kterým se asi hlavně nechce do školy, prosadí ve výsledku jen obrovské plýtvání penězi.

**Mělo by platit: Zákony a předpisy by vždy měly vycházet z technických možností dané doby! Když ji předběhnou je efekt opačný než úmysl!**

Snad nás může potěšit, že aerovky jsou lehce recyklovatelné. Jejich případná likvidace nebude žádným problémem, až nám takový krok nějaký poblouzněnc nařídí. Do té doby s aerovkami jezdíme a ještě jednou jezdíme! A to i za cenu, že těch pár veteránů nám svými zplodinami znečistí prostředí. Musím se vám přiznat, že vždy na jaře při přípravě aerovky na letní sezónu ji naji natočím v zavřené garáži. Ona skutečně voní (i s tím ekobenzínem)!

– JK –

### !!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zasílání **inzerátů a příspěvků** do našeho zpravodaje je – [aerovkar@email.cz](mailto: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](mailto:aerokarel@centrum.cz)**

**P.S. – Stále hledáme němčináře, který nebo kteří by byli ochotní překládat náš časopis. Předem děkuji.**

– red –

### !!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

1919



2019

2

1929



2019



**100. výročí založení firmy AERO  
a 90. výročí zahájení výroby automobilů  
aneb po stopách továrny AERO.  
40. výročí založení evropského klubu Aero-IG  
Praha 5. – 9. září 2019**



Díky povinnosti „tvořit“ Aerovkáře jsem odmítl účast v týmu organizátorů světového setkání aerovek a příznivců těchto krásných automobilů. Přesto jsem se nezhostil několika drobných úkolů, a tak jsem měl možnost zblízka sledovat dvouletou přípravu této aerovkářské megaakce. Zpočátku jsem se dokonce zúčastnil několika jednání s vedením leteckého muzea ve Kbelích.

Od samého počátku příprav bylo jasné, že tato akce nebude sportovním podnikem, ale ryze společenskou událostí. Představa, že by nejméně sto aerovek soutěžilo za provozu v přeplněných pražských ulicích, byla z oblasti hororu. To je také důvodem, proč je mé vyprávění součástí Společenské rubriky.

Jak víme, vše důležité, co se týká továrny AERO od jejího založení před sto lety až po znárodnění a počátek 50. let 20. století, se odehrávalo v Praze. Zlatá léta továrny přímo nabízela jet po stopách, které v Praze zanechala do dnešních dnů. Pražské AEROSTOPY se staly mottem aerovkářského svátku.

Pro mne evropsky-světová akce fakticky začala již koncem srpna. Užším vedením přípravného výboru jsem byl pozván do Jablonce nad Nisou k návštěvě České mincovny. Ten den začali s ražbou pamětní medaile s portrétem JUDr. Vladimíra Kabeše a jeho životního motta FIDELI SEMPER FIDELIS. Jirka Zítek měl tu čest vyrazit první medaili. Věřte, že i tohle byl zážitek, který se hned tak nevidí. Lis uhoď do připraveného stříbrného základu ne jednou, ale desetkrát. Raznice jsou leštěné v provedení špičkové kvality (tzv. proof) a výrobek je z lisu vyjmut již takový, jaký jste dostali. Po každé ražbě jsou raznice očištěny a každá medaile je pečlivě zkontrolována. Jak nám bylo velmi ochotnými pracovníky sděleno v rámci odborného výkladu, asi 5% ražby se vyřazuje pro sebemenší chyby. Jen pro zajímavost, když jsme odcházeli, měli jsme možnost vidět ražbu českých korun. Stroj chrlí mince jako kdyby to byl proud vody.

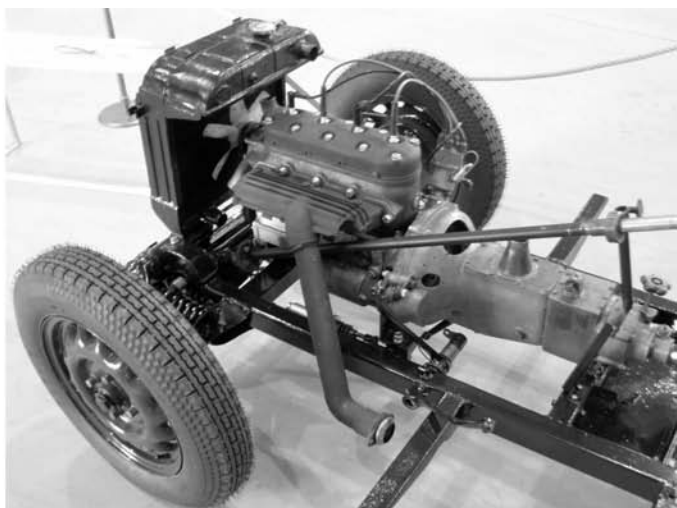


*Jirka Zítek razí první medaili a následuje důkladná kontrola ražby*

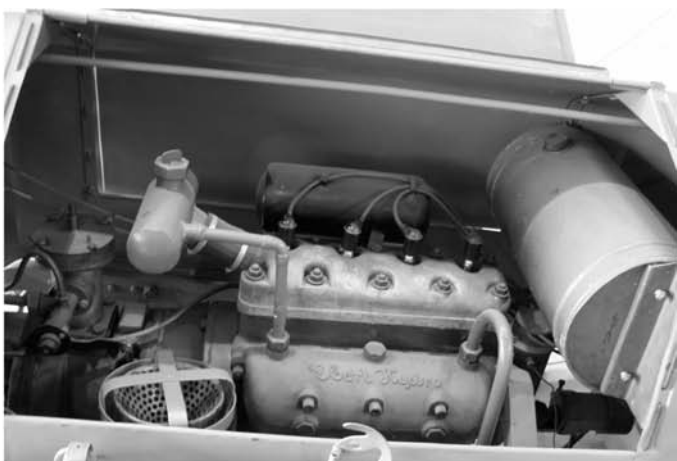
Tolik ke krátkému zastavení v zákulisí příprav setkání. A teď již k těm „pražským AEROSTOPÁM“.

Výchozím stanovištěm se logicky stal areál Staré Aerovky v pražských Kbelích (areál s hangáry je skutečně ještě na katastru Kbel a nikoliv Letňan, jak bylo někdy uváděno). Již před třemi lety jsme se v Aerovkáři zmínili o zrekonstruovaných dřevěných hangárech. Nyní jsme je již viděli nadité historickými i moderními exponáty, mezi kterými jsou i vzácné exempláře z produkce továrny AERO. Šéfové správy areálu přijali naši nabídku umístit mezi vystavená letadla i další výrobky fy AERO. Z této skupiny exponátů bylo z mého pohledu nejzajímavější chassis Aero Rekordu s funkčním motorem. Z renovace tohoto vzácného vozu máme příslibenu samostatnou reportáž majitele Jindry Šlesingera. Dále jsme zde mohli shlédnout hasičskou stříkačku s motorem A 50, přívěsný vozík, motocyklový sidecar a samozřejmě zajímavé špičkově zrenovované aerovky.

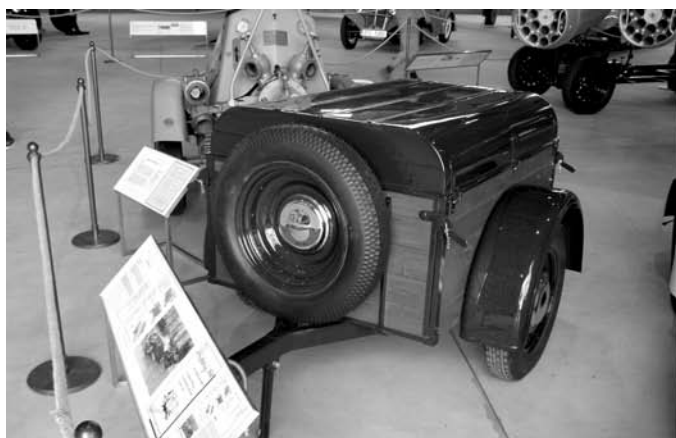




*Chassis Aero Rekordu*



*Hasičská stříkačka s motorem AERO 50 – povšimněte si vodou chlazených výfukových kamínek*



*Přívěsný vozík a sidecar z produkce fy AERO*



1919



2019

4

1929



2019



*Čtyřválcový „cinkáč“ a další ukázkové aerovky*

Sobotní provoz je přeci jenom mírnější, a tak se aerovky mohly vydat do pražských ulic. Návštěva a prohlídka historické čistírny odpadních hmot nebyla samoúčelná. V její těsné blízkosti se totiž nachází dosud existující objekt, který si pan doktor Kabeš, tehdy ještě se svými společníky, vyhlédl jako dílnu, přičemž adresa nově vzniklé firmy byla téměř v centru Prahy I, Perštýn 12. Českým zemím se válečná vřava Velké války vyhnula, ale na území nově vzniklého Československa zůstalo dost letadel z mocnářství rakousko-uherského, která bylo nutné udržovat a opravovat. Budova je v současnosti v soukromém vlastnictví a je zčásti obestavěna. Zřejmě díky její nenápadnosti a náročné prohlídce čističky odpadních vod se k budově dostalo jen málo aerovkářů. Tak alespoň foto historického objektu.



*Michael Strauch a Dan Dick před původní dílnou fy AERO*



*Ukázka techniky ČOV z počátku 20. století*

Druhou zastávkou aerovek byla budova AERO-SERVICE z roku 1935 v Šaldově ulici v Karlíně (tehdy to byla ulice Poděbradova). Nejmodernější autoservis své doby již původnímu účelu dávno neslouží. Budova byla zrekonstruována v roce 1993 pro administrativní účely. V roce 2002 byl celý Karlín zaplaven rozvodněnou Vltavou do výšky 2,5 m a povodni se nevyhnula ani tato budova. Dnes je objekt pod názvem AERO HOUSE opět zrekonstruován a dostavěn v místě původní proluky. O tom jsme již čtenáře podrobněji informovali v Aerovkáři č. 1/2016.



Další cíl aerovek byl neméně zajímavý, ale poněkud tristní. Navštívili jsme všem aerovkářům známou halu ve Vysočanech. Jak je z fotografií patrné, výrobní hala je ve zbledovaném stavu a měla být již zbourána. Byla to vskutku poslední šance vidět



„porodnici aerovek“, jak halu vtipně někdo z aerovkářů nazval. Z dobových fotografií známe halu jako dominantu volného prostanství. Dnes je však areál obestaven mnohdy již také zchátralými objekty. Mnozí aerovkáři při pohledu na halu ani nechtěli věřit, že je to skutečně ona. Vždyť v horní části průčelí není ten známý oblouk, na kterém se skvěl nápis AERO. Vysvětlení je jednoduché. Po vybombardování na konci 2. světové války byla hala zrekonstruována a v 50. letech továrna AERO areál opustila. Objekty byly předány firmě PRAGA a opět doznaly změn. I proto se nákladnímu automobilu PRAGA A 150 říká AERO 150. Vysočany, které máme v paměti jako průmyslovou zónu, se dnes mění převážně v zónu administrativní. I to může být důvodem, proč lépe dopadla administrativní budova, která je kompletně zrekonstruovaná.



*Původní výrobní hala je odsouzena k demolici*



*Administrativní budova po rekonstrukci*



*Návrat do areálu Staré Aerovky – v pozadí depositní hala areálu*

Továrna po znárodnění neskončila v propadlišti dějin, ale v 50. letech 20. století byla výroba přenesena do zcela nového areálu ve Vodochodech. Stále pod značkou AERO se zde vyráběla proudová moderní letadla Delfin, Albatros a Alka. Modifikovaná letadla této řady se zde vyrábějí do současnosti. O tom se aerovkáři mohli přesvědčit při návštěvě areálu. Do



*Celá kolona aerovek zaparkovala před výrobními halami ve Vodochodech – aerovky byly, kam oko dohlédlo*

1919



2019

6

1929



2019

výrobních hal jsme mohli jen nahlédnout a fotit mohl jen pověřený fotograf. Jedná se o vojenský objekt, takže i takto pojatá návštěva byla pro nás úspěchem. Dlužno dodat, že proudové cvičné letouny (no cvičné ...) byly i za minulého režimu na špičkové úrovni. S výrobou letadel to asi jinak ani není možné a i ideologie musí jít stranou.

Součástí setkání byla i návštěva Národního technického muzea (NTM), kam se pořadatelé neodvážili vyslat v pátečním provozu aerovky po ose. Námradou aerovek byly v té chvíli autobusy. NTM vyšlo aerovkářům vstříc a jeho pracovníci vystavili několik exponátů, které jsou běžně v depozitu.



*Řez hnacím agregátem AERO 50*



*Jeden z dochovaných prototypů AERO Rekord*

Vyvrcholením celé akce byl samozřejmě společenský večer. Aerovkáři se zde setkali s potomky slavných osobností zlaté éry firmy AERO. Paní Marianna Kabeš a paní Alexandra Kabeš, vnučky pana doktora Vladimíra Kabeše, vážily cestu s dalšími rodinnými příslušníky až z USA. Pozvání přijal i pan Pavel Turek, syn závodníka Bohumila Turka. A dalšími hosty byli:

pan Miroslav Khol z Vojenského historického ústavu,  
pan Jan Šíma z Leteckého muzea Kbely,  
pan Tobiáš Tvrdlík z Aera Vodochody,  
pan Petr Kožíšek z Národního technického muzea,  
paní Bára Horáková z Federace klubů historických vozidel ČR,  
paní Hana Plecítá zástupce města Odolena Voda  
a pan Karel Kupka z časopisu Motor Journal.

K předání pamětních medailí a upomínkových předmětů byl přizván in memoriam první prezident Československé republiky Tomáš Garrigue Masaryk. Asistoval mu důstojník prvorepublikové armády ČSR a příslušník českých legionářů.

Úsměvné bylo, když při představování pánů padlo jméno prezidenta Masaryka a z řad pořadatelů se ozvalo „nejmenovat“. To jsem nepochopil, vždyť ze tří mužů byl právě prezident konkrétní osobou. Dotyčný pořadatel asi zapomněl, že se jméno našeho prvního prezidenta může již 30 let veřejně vyslovovat, a to dokonce nahlas!



*Prezident Masaryk a paní Marianna Kabeš*

V mé reportáži nejsou jednotlivé události akce chronologicky seřazeny a jistě by bylo o čem ještě psát. To však ponechám někomu dalšímu z účastníků. Zdržím se také hodnocení výročního setkání aerovkářů, protože by bylo ovlivněno mým vědomím problematických a někdy nekonečných jednání pořadatelského sboru s jednotlivými institucemi.

Na závěr bych rád poděkoval jménem ACC Praha všem,





*Upomínku na setkání přijímá z rukou důstojníka paní Alexandra Kabeš ...*



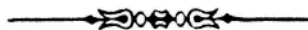
*... a pan Pavel Turek*

kteří se podíleli na přípravě akce a její organizaci. S Jirkou Zítkem včele to byli – Michal Fiala jun., Jarda Dufek, Honza Wagner, Ondra Nachtigal, Honza Jankovec, Stáňa Havlíčková, Pavel Ferro a další, o kterých ani nevím. Dík patří také všem účastníkům, kteří neváhali pustit žilou rodinným rozpočtům a nemalé peníze utratit za **Aerovkářský svátek**.

Uvítám, když pro náš časopis sdělíte své dojmy a zážitky.

**Tak na shledanou zase za 100 let, aerovky budou zcela jistě stále v dobré kondici!**

– JK –



## 100. let výroby letadel AERO

Zůstaňme ještě u oslav 100. výročí založení továrny AERO a pohledme na ještě nezveřejněné fotografie z leteckého prostředí. Záměrně necháváme fotky ve Společenské rubrice pro navození té pravé atmosféry po reportáži z aerovkářského svátku. Na fotografiích jsou osobnosti spjaté s firmou AERO a tovární výrobky.



*President Osvoboditel T. G. Masaryk na pražském letišti, při výkladu ředitele Husníka.*







*Letoun Aero A-35 Čs. státních aerolinií. Velmi dobrý stroj pro 5 cestujících, jímž byl obstaráván provoz na mnoha tratích v Československu. Motor 240 k.s.*



*Letoun Aero A-23. Pilot vzadu. Stroj domácí konstrukce pro 8 osob. Byl v provozu do r. 1932.*



*Účastníci alpského letu v Curychu 1922 letiště Dübendorf. Kpt. Charvát (1), kpt. Skála (2), šéfpilot Ježek (3) a konstruktér tov. Aero Ing. Husník (4).*



*Dobrovolník podporučík pilot Vilém Stanovský u francouzského letectva v Belgii (1918).*

1919  2019



*Pozorovací letoun AP 32 s motorem Walter-Jupiter. Výrobek továrny Aero.*

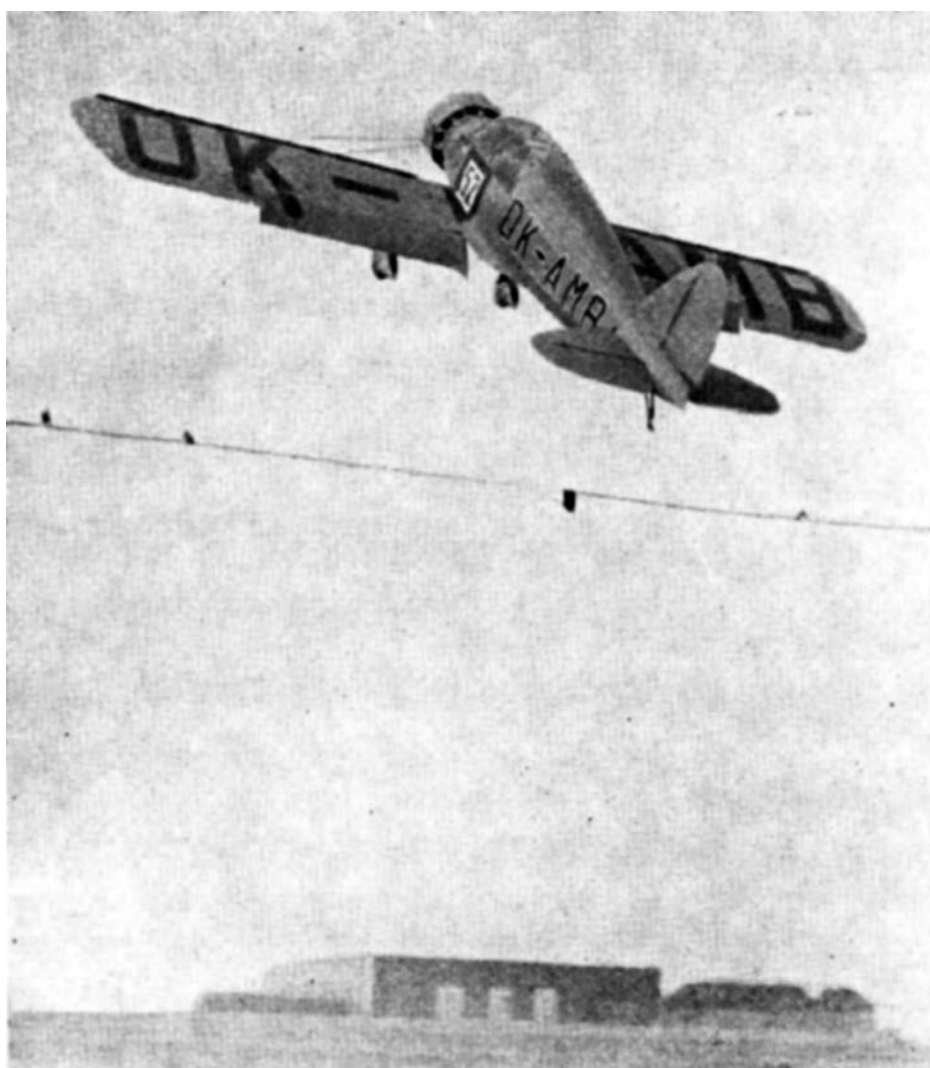
9  1929  2019



*Skupina letounů A 100 za letu.*

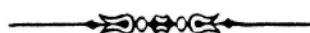
*Ukázka šikmé letecké fotografie. Vrchol Ještědu s Libercem v pozadí.*

Pozn. red. – Fotografie je zajímavá chatou na vrcholu Ještědu. Ta již neexistuje a nahradila ji moderní stavba.



*Cestovní jednoplošník Aero A 200 v okamžiku startu přes překážku. Tento obtížný manévr je nutný při letecké turistice, kdy často musí býti přelétány vysoké překážky těsně po startu (stromy nebo budovy). Podobně jest nutno, aby mohl pilot přistáti na malém prostoru. Letadlo Aero A 200 vyhovuje těmto požadavkům naprosto dokonale. Dostačí mu rozběh pouhých 75 m, aby se přehouplo přes překážku, vysokou 8 m a přistálo na prostoru dlouhém pouze 60 m. Aby toho mohlo býti dosaženo, jest užito t. zv. šterbinových křídel, která zachovávají žádoucí ovladatelnost stroje i v okamžiku nejmenší letové rychlosti.*

Připravil Karel Jičínský



### **Maestro Václav Zapadlík je navržen in memoriam na státní vyznamenání**

Vážení přátelé,  
podařilo se mi podat návrh do Senátu na vyznamenání pana Václava Zapadlíka, tak teď jen můžeme doufat, že mu ho pan prezident udělí.....

S přátelským pozdravem

Bedřich Danda

1919



2019

10

1929



2019



Ahoj Bedřichu,  
moc Ti za svou osobu děkuji za Tvou iniciativu a doufám, že p. P. (pozn. red. – prezident) tomuto návrhu podaného Senátem PČR vyhoví. Karel J.

P.S.: už dva roky nejsem archivářem ACC Praha – ze zdravotních důvodů (tehdy se našel konečně můj nástupce), přesto ještě pomáhám Pepovi Kňourkovi se zpravodajem Aerovkář (nyní kvartální) příspěvky do Historické rubriky, případně dalšími. Proto se Tě tímto ptám, jestli se o Tvoji a senátní iniciativě mohu zmínit v připravovaném čísle 4/2019, které musíme mít dodáno do tiskárny do 15. října, tudíž se nedovíme, zda 28. října p. P. Václava ocení a jak.

Díky předem za odpověď Karel

Ahoj Karle,

jistě že můžeš zmínit, i když jak víš o slávu mi nejde, spíš o dobrou věc.....

Díky a jsem rád, že jsi se ozval, a byl jsem na 100.let Aero a bylo to impozantní, ale obdivuji všechny účastníky, že do toho šli za oněch cca 5 700.....  
Bedřich

**Pozn. red.:** Pro autentičnost uvádíme celou korespondenci mezi pány Karlem Jičínským a Bedřichem Dandou.

\* \* \*

Vážený pan  
Bedřich Danda  
ÚAMK  
Na Strži 9  
140 00 Praha 4

Kancelář Senátu  
14.6.2019 6228/2019/S  
ID: 5-21104-2019  
Počet příloh: 0



PARLAMENT ČESKÉ REPUBLIKY  
SENÁT  
JAROSLAV KUBERA  
PŘEDSEDA  
PODVÝBOR PRO STÁTNÍ VYZNAMENÁNÍ

V Praze dne 14. června 2019

Vážený pane,

Senát Parlamentu České republiky se na své 9. schůzi dne 12. června 2019 zabýval mimo jiné návrhy na propůjčení nebo udělení vyznamenání, které předkládá podle § 8 zákona č. 157/1994 Sb., o státních vyznamenáních České republiky, prezidentu republiky.

Rád Vám touto cestou sděluji, že návrh na vyznamenání pana Václava Zapadlíka I. m. byl vybrán a schválen plénum Senátu PČR. Už to samo o sobě představuje určité ocenění, které je, věřím, potěšující i pro Vás. Podrobnosti o celém procesu můžete nalézt na webu Senátu PČR ([www.senat.cz](http://www.senat.cz)).

Právo propůjčovat a udělovat vyznamenání přísluší výhradně prezidentu republiky. Rozhodnutí, zda bude návrhy Senátu PČR (a také Poslanecké sněmovny PČR a Vlády ČR) akceptovat, je tedy pouze na něm. Osobně však věřím, že pan prezident bude senátním návrhům věnovat patřičnou pozornost a pečlivě je zváží.

S úctou

## 38. Evropský sraz přátel Aero.

Ve dnech 5. – 9.9.2019 se sjely na Letecké muzeum Kbely Aerovky a jeden Aero Minor ve velkém počtu 116 vozů nejen z Čech, ale i z Německa, Švýcarska, Polska a Slovenska, aby si připomněly 100. výročí založení továrny Aero a 90. výročí zahájení výroby vozidel Aero. Ve dnech 5. – 6.9. se Aerovky sjížděly a byly vystaveny na ploše před hangáry Stará Aerovka, kde byla vystavena nejen letadla, ale i vozy Aero a materiály zobrazující historii dění kolem Aerovky a Aero Car Clubu. V



Společné foto účastníků (zdaleka ne všech) před odjezdem z Vodochod.

1919



2019

11

1929



2019

pátek odpoledne účastníci setkání odjeli autobusy do Národního technického muzea na komentovanou prohlídku. Večer po večeri byly předány účastníkům pamětní medaile vydané ke stoletému výročí továrny Aero. V sobotu, přes nepřízeň počasí se Aerovky vydaly na cestu Prahou. Navštívili jsme historickou čistírnu odpadních vod v Bubenči, polyfunkční dům Aerohouse a Vysočany, kde stála původní tovární hala Aero. Po večeri proběhl slavnostní večer ke 40. výročí založení evropského klubu aerovkářů Aero-IG.

V neděli Aerovky odjely do továrny Aero ve Vodochodech. Zde byla prohlídka hangárů s různě rozpracovanými letadly a přípravky na výrobu dílů. Po obědě byla výstava u příležitosti dětského dne v Odolena Vodě.

Je pravda, že v tak velkém množství Aerovek zařadoval i děda Karbon a znepríjemnil některým aerovkářům poklidné prožití setkání. Někteří dokonce museli využít odtahové služby.

Celá tato velmi rozsáhlá a náročná akce mohla být uskutečněna díky obětavé práci týmu pořadatelů pod vedením Jirky Zítka za účasti Jardy Dufka, Stáni Havlíčkové, Vlasty Drchoty, Michala Fialy a dalších, které jsem nejmenoval. Doufám, že mi to prominou. Chtěl bych tímto poděkovat přes některé malé nedostatky, které nebyly zaviněny pořadateli, za zdařilý podnik jehož náročnost dokáže ocenit ne jeden z účastníků.

F. Kundrát

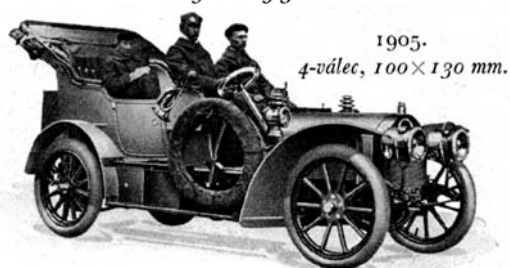


### Dárek pro pana doktora Vladimíra Kabeše

Pani Marianna Kabešová nám zapůjčila album s fotografiemi „třicítka“. Dárce byl zřejmě spokojený majitel vozu pan Koloman Haas. Bohužel se nám nepodařilo o panu Haasovi nic bližšího zjistit.

Pani Marianně velmi děkujeme za zapůjčení alba a souhlas s uveřejněním fotografií v Aerovkáři.

AUTOMOBILES MARTINI,  
SAINT-BLAISE – NEUCHÂTEL, ŠVÝCARSKO.  
1898–1931.



*z „třicítka“*

*Pánu*

*Dr. Vladimírovi Kabešovi*

*majitelovi autozávodov*

*slovutnému reprezentantovi československého priemyslu, ktorý raziac cestu svojou výrobou do celého sveta, živí tisíce svojich spolupracovníkov!*

*V Čadci, dňa 15. októbra 1935.*

*S prejavom hlbkej úcty*

*Koloman Haas*





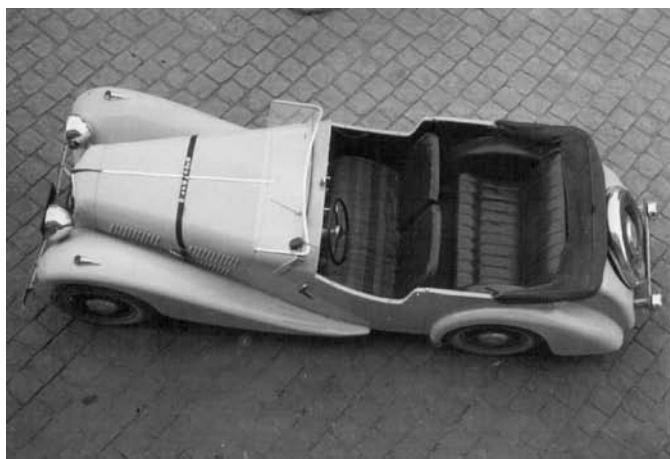
*na Zátopce....*



*Keď nás Šarla o prdeň  
bojovná...  
1935. 10. čísto!*



*harmonia banie...*



*Aerotka ide sama...*



*Kyšacká dolina...*



*a opäť na Kyšacku...*



*Sáči sa Vaša tá... aerotka?*

Připravil Karel Jičínský a JK



Vedle pardubické školy vznikla druhá v Plzni, jejímž zárodkem byla zmíněná už činnost Českého aviatického družstva. Tam na letišti na Borech, kromě místních nadšenců, z nichž vynikl inž. Haller, konstruovali letadlo Čermák—Bloudek—Jar. Potůček, z nichž první se uplatnil jako letec a druhý jako konstruktér v Jugoslavii. Tam zahájil pokusy se svým — kovovým — letadlem L. Očenášek, a tam pracovalo až do války letecké sdružení „Bohemia“, z něhož vynikl jako letec Polanecký, jenž r. 1923 zahynul jako oběť svého leteckého povolání.

V Praze pracoval od r. 1910 Fr. Šimůnek, podnikavý samouk a talentovaný mechanik.

Ojedinelým zjevem počátků našeho letectví byla sl. Božena Láglerová, jež z našich letců se dostala nejdále do světa. Vyučivši se létání v Gradově škole v Berlíně, získala v září 1911 letecký diplom, létala rok v Německu a do r. 1913 i v Americe.

R. 1913 vstoupil do dějin našeho letectví poručík Rud. Holeka letem Vídeň—Pardubice—Praha—Vídeň, výkonem na tu dobu znamenitým. Holeka byl první český voják-letec v rakouské armádě a stal se i prvním generálem v československé armádě, jenž vyšel z letecké zbraně.

V tu dobu pracuje u nás Štastík na velmi pečlivě prováděném, a to dvouvotorovém letadle a zajímavém přístroji k vypouštění pum z letadla.

Ale poněmáhle se začínala ve veřejných projevech našeho letectví jevit únava. Letectví stojí peníze, velké peníze. Bylo i pro své nejšťastnější představitele, jako inž. J. Kašpar a E. Čihák, na konec příliš drahým sportem. A tak přestávali létat.

Letectví jinde v tu dobu už překonalo experimentální a sportovní stadium; výroba letadel se stala průmyslem, podporovaným státy, jejichž vojenští odborníci už křídlem určovali úlohu v organizaci armády. Činilo to i Rakousko, ale ovšem podle svých zásad. To znamená, že v českých zemích nebylo ani jediné továrny ani jediného letiště. Hrsta našich lidí byla rozptýlena po rakouských dílnách jako technické nebo jako dělníci. V armádě byl snad až do války R. Holeka jediným českým letcem.

Smutno bylo i v užší aviatické rodině, již r. 1911 odešel inž. Finger, uznávaný všemi za hlavu hnutí. Jádrem jejím bylo několik mladých techniků, kteří byli do letectví bez-

nadějně zamilováni, a někteří žurnalisté, kteří mu sloužili z dobré chápání povinnosti.

Srůtkami v Národních listech a v Samostatnosti se seznámili spolu počátkem r. 1913 Pavel Beneš, Mir. Hajn a Ant. Husník. Tato trojice se přes polemický začátek své známosti šla v nerozlučný trojlístek, který vytrvalými leteckými debatami dospěl k přesvědčení, že třeba v letectví něco udělat. Pokusili se oživit činnost Českého aeroklubu, ale na konec se rozhodli k samostatné akci. Uveřejnili v některých novinách výzvy k přátelům letectví, aby se sešli a pohovořili si o něm. Schůze 24. září 1913 ve vinohradské Měšťanské besedě měla tak četné účastenství, že mladé iniciátory až zaleklo. Ale mladé mysli, spojené ideou, najdou k sobě snadno cestu. Výsledkem bylo založení Českého aviatického klubu, jenž měl ustavující valnou hromadu 7. ledna 1914.

Jeho zásluhou bylo, že letecká myšlenka, už už hynoucí, byla udržena na živu. Přihlala se sice válečná lítice, rozptýlila tu hrstku českých lidí, lnoucích k letectví, po bojištích, šťastnější po dílnách, ale letectví samotnému prospěla. Neboť byvši povýšeno na válečnou zbraň bylo „rychleno“ štědrými náklady, jež může poskytovat jen válka, a jsouc neseno na všech frontách odvahou mužů, jimž konečně musilo být jedno, jaká smrt je jednou najde, učinilo ve čtyřech letech pokroky, k nimž by bylo potřebovalo celá desetiletí.

Z války se zrodil, z revolučních akcí doma a v cizině a z krve našich zahraničních vojsk osvobozený československý stát, mezi jehož životními nutnostmi přední bylo budování armády a s ní i zbraně, kterou tato válka nově ukula, letectví.

Už 7. listopadu 1918 čteme v listech výzvu k obnově Českého aviatického klubu a k přihláškám poručíkovi ing. cand. A. Husníkovi buď na jeho soukromou adresu nebo u Leteckého sboru. A na první schůzi brzy potom, které se zúčastnili také „táta“ (major) Kostrba a pluk. Holeka, přehlíženy řady starých členů i nových adeptů. Klub prodělává rychle proměnu v Československý aeroklub a v Aeroklub RČS, stává se členem Mezinárodní federace, začíná činnost státního klubu a spojuje hrdě přítomnost s minulostí.

Sémě zaseté před válkou rychle vzklíčilo ve svěží atmosféře obnovené samostatnosti. Jako v mnohých a mnohých

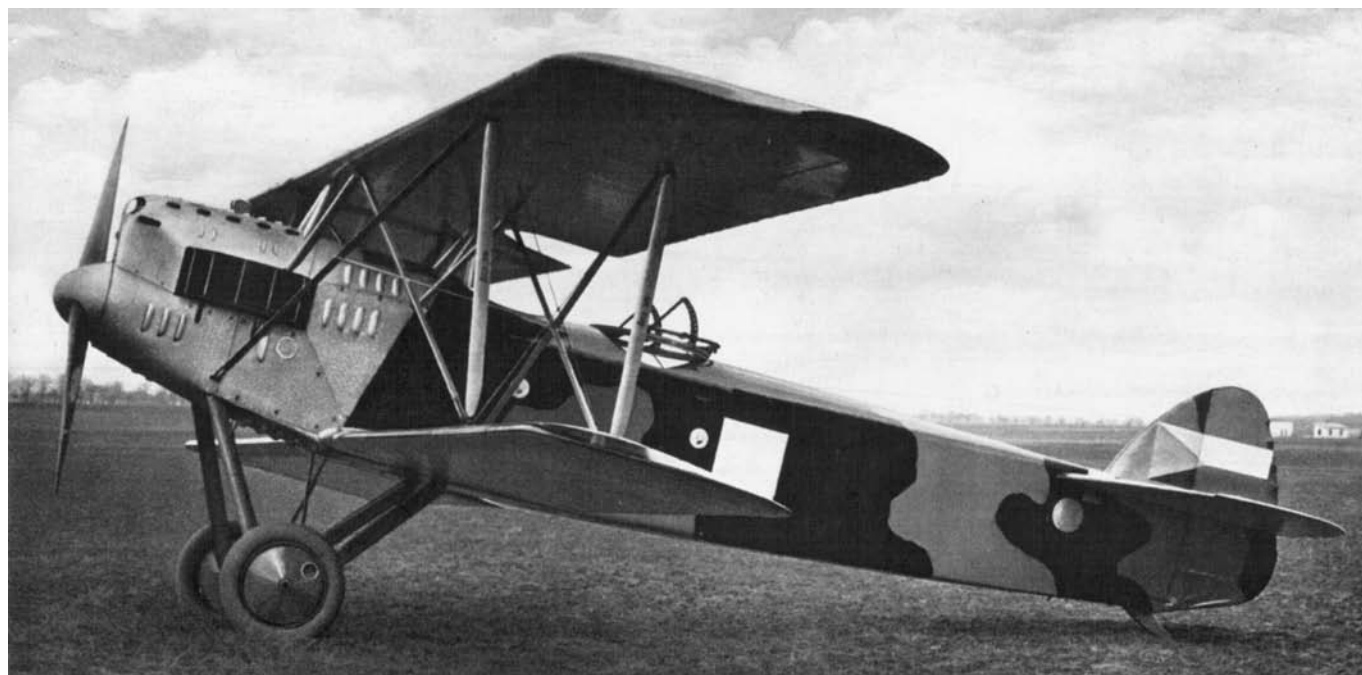
Dvě letadla AERO z Pamětního spisu k 5. výročí založení továrny. Jak již bylo řečeno v minulém čísle Aerovkáře, ani u těchto letadel není uveden typ. Tak opět jenom odhaduji, o jaká letadla se jedná.

— JK —

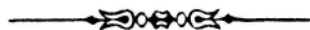


Tohle by mohlo být A 11 ...





... a tohle je snad A 20



Ocenění chladičů „Kratina“ slovy p. lékárníka Doubka z výpravy „Aero-Spexoru“ v r. 1933 zaslal pro Aerovkář Petr Klusák  
In: PhMr. Doubek Jaroslav – Dvě cesty Spexoru do Afriky a Asie. Vyd. v Plzni r. 1933.

**Chladiče pro autojízdu Saharou**  
chladiče od firmy **Kratina!**

**Kratinovým chladičem**  
dojete vždy bezpečně k cíli!

**F. KRATINA, továrna auto-sero-chladičů, KRALUPY n/Vlt. Telefon 54.**

Vyjádření vůdce výpravy Tatra-Aero-Spexoru, p. lékárníka Doubka :

Jízda Saharou autem! To jistě klade veliké požadavky na stroj a nejvíce na chladiče! Takové chladiče mohla dodat jedině firma F. Kratina z Kralup n. Vlt. Staví chladiče pro letadla, které musí býti bezpodmínečně spolehlivé, má tedy bohaté zkušenosti.

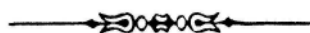
A skutečně, Kratinovy chladiče nezklamaly. Skvělá konstrukce — prvotřídní materiál — pečlivé zpracování. Však je to také nejlépe vybavená továrna, která postaví právě tak chladiče pro letecký motor o osmi stech koní, jako pro malou Aerovku.

A proto motory výpravy Aero-Spexor putovaly s takovou jistotou v africkém vedru a dojely šťastně k cíli.

Jelikož za tento výkon vděčíme v první řadě chladičům, blahopřejeme firmě Kratina k novému úspěchu.

Při loňské jízdě na 10.000 km zvítězil s chladiči Kratina team Walter, který bezvadně dojel k cíli a k úspěchu tomu v neposlední řadě přispěly opět chladiče od jmenované firmy.

Je to jasný důkaz, že i v tomto oboru máme továrnu, jejíž výrobky předčí výrobky cizí. Kratinovým chladičům vděčíme za úspěchy a přejeme továrně dalšího rozvoje a mnoho zdaru!



### Kdo byl letec Vilém Stanovský?

Mezi fotografiemi ke 100. výročí výroby letadel AERO je celkem nenápadné foto pilota Viléma Stanovského. Zůstaňme u neprávem zapomenuté, ale o to výraznější postavy naší letecké a vojenské historie. V jeho životě je tolik zajímavých okamžiků, že se nám do tohoto čísla všechny nevejdou.

\* \* \*

1919



2019

15

1929



2019



Vilém Stanovský se narodil 27. března 1896 v Moravské Ostravě. Po vchození národní školy se vyučil truhlářem v otcově stolařství. Po smrti matky odešel ve svých šestnácti letech roku 1912 do Francie. Tam se hlásil k české menšině a v roce 1914 byl účastníkem demonstrací proti Rakousko-Uhersku.

Po vypuknutí 1. světové války vstoupil jako dobrovolník do Cizinecké legie. Sloužil v rotě se známým názvem NAZDAR, složené převážně z Čechů. V bojích byl Vilém Stanovský velmi statečným pěšákem. Bojoval na mnoha bojištích a také u Verdunu. Po zranění byl jedním z 50 dobrovolníků rotě NAZDAR, kteří přežili z původvodních asi 600 vojáků.

K letadlům přivedlo Stanovského setkání s poručíkem M. R. Štefaníkem, který hledal dobrovolníky pro výcvik pilotů. Přesto, že byl na sklonku r. 1915 přijat k výcviku u francouzského letectva, byl převelen opět na frontu k francouzským jednotkám. V hodnosti seržanta sloužil jako velitel družstva granátníků až do roku 1917.

Do letecké školy se dostal až po vyléčení z několika zranění v srpnu 1917. Pilotních škol absolvoval několik, až vystudoval vysokou leteckou školu v Pau a další školy pro vzdušnou střelbu a bitevní letce. Od srpna r. 1918 až do konce války byl příslušníkem jednotky SPA 158 a bojoval jako „bitevní“ letec. Několik hodin před vyhlášením příměří byl jeho letoun i on zasažen střelbou. Podařilo se mu odletět z nepřátelského území a s velmi poškozeným strojem nouzově přistát. Při manévru si poranil páteř, což mělo dopad na celý jeho následující život.

V době dlouhého pobytu ve francouzské vojenské nemocnici se rozhodl, že jako pilot zůstane u armády. V r. 1919 byl povýšen do hodnosti poručíka a stal se prvním velitelem československého leteckého oddílu ve Francii. Jeho vojenská kariéra postupovala a v srpnu 1919 byl jmenován velitelem pilotní školy v Praze.

Roku 1920 byl povýšen na kapitána a stal se členem skupiny určené k nákupu francouzských vojenských letadel. Poté se stal zástupcem velitele leteckého pluku č. 1. Počátkem r. 1921 byl pověřen řízením výcviku u Čs. ústřední školy pro vzduchoplavectvo v Chebu, kde se koncem roku 1922 stal velitelem již v hodnosti štábního kapitána. Škola byla přejmenována na Ústřední školu pro vzduchoplavectvo. Následně se stal velitelem všech pilotních a leteckých škol čs. vojenského letectva a stále byl členem nákupní komise letadel ve Francii. Koncem roku 1923 se stal velitelem 6. letky ve Vajnorech.

Pro nás je zajímavé, že v říjnu 1923 V. Stanovský v hodnosti kapitána pilotoval jeden ze tří strojů A-18 v eskadře pěti stíhaček (dvě byly BH-3). Letka doprovázela prezidenta T.G. Masaryka při jeho oficiální návštěvě Francie u příležitosti 5. výročí vzniku Československa. V září 1925 velel s pozorovacím letadlem A-11 skupinovému letu čtyř stejných typů letounů na trase Praha – Berlín – Kodaň – Praha.

Přesto, že V. Stanovský absolvoval několik leteckých škol, měl ze základního vzdělání jen dvě třídy měšťanky. Svou cílevědomostí si vzdělání doplnil a ukončil ho maturitou. Byl znalcem francouzské literatury a jako člověka s velkým přehledem jej zval na Hrad prezident Masaryk, kde s ním konzultoval hlavně záležitosti čs. letectví. Také byl rodinným přítelem manželů Benešových.

V r. 1926 uskutečnil Vilém Stanovský s mechanikem Františkem Šimkem v letadle Aero Ab-11, přezdívaným „Modrý pták“, dálkový etapový let Evropou, Asií a Afrikou. Toto rekonstruované letadlo s původním motorem mohli shlédnout účastníci akce ke 100. výročí založení továrny AERO v leteckém muzeu ve Kbelích.

– dokončení příště –

– JK –



Ve stínu 100. výročí založení továrny AERO zůstaly v pozadí dvě aerovkářské akce letošního léta.

### Toulky za českou historií

Tak by se dal nazvat třídenní výlet skalních aerovkářů v letošním horkém červenci. Fotoreportáž řekne o výletu vše.

Cílem prvního dne byl hrad Blatná, stojící uprostřed rozsáhlého rybníku. Hrad je zmíněn již v r. 1235, ale byl do dnešní podoby mnohokrát přestavěn.



Hrad Blatná

1919



2019

16

1929



2019





*Hrad Žebrák*



*Hrad Točnick*

V pozadí aerovek je zřícenina královského hradu Žebrák. Uvádí se, že hrad byl postaven kolem r. 1280, ale kronika praví, že již v r. 1011 dal kníže Oldřich postavit na hradě kapli.



*Všichni pryč! Přijíždí král Václav IV.*

Královský hrad Točnick se nachází v těsné blízkosti Žebráku. Nechal ho postavit král Václav IV. v letech 1401 – 1409, jelikož blízký Žebrák se mu zdál příliš těsný a nelíbilo se mu tam. Václav se právě při naší návštěvě na hrad vrátil se svou družinou. Král jede na bělouši v pozadí horního snímku. Za zmínku stojí, že hrad byl ještě nedávno pustou zříceninou. Dnes mají hlavní budovy nové střechy a hrad slouží ke kulturním akcím a expozicím, byť si ráz zříceniny zachovává. Tendence památkářů a historiků vedou téměř vždy jen k zakonzervování současného stavu zřícenin a takováto obnova je spíše výjimečná.

Poslední zastávkou byl nádherný barokní zámek v Dobříšci z pol. 18. století. Nyní je v rekonstrukci vyhlášený zámecký park, jenž byl pokládán za jeden z nejkrásnějších v Čechách již po výstavbě zámku.



*Dobříšský zámek*

– JK –

## *Aero jízda 2019*

Jako každoročně, tak i letos připravil Jindra Šesinger s rodinou setkání aerovkářů na závěr veteránské sezóny. Je až neuvěřitelné, že na sraz přijelo přes 40 aerovek. Obec Dobříchovice povolila parkování vozů u vyhlídkové cesty podél Berounky a v blízkosti dobříchovického zámku.

Myslím, že je zbytečné vymýšlet nějakou reportáž, když součástí itineráře byl velmi pěkně napsaný průvodce trasou a historií kraje. Tak se do něj začtěme.

1919



2019

17

1929



2019

## Nejhezčí vyhlídky na Vltavu a první turistická značka

Než se vypravíme do kopců a skal nad údolím Vltavy, zastavme se na chvíli ve Štěchovicích. Právě tady začínala vůbec první trasa, vyznačená Klubem českých turistů. Premiéra se odehrála v květnu 1889 a stezka vedla podél Vltavy ke Svatojánským proudům. Dnes už neexistuje, nad ikonickým úsekem řeky se zvedla hladina štěchovické přehradní nádrže a naučná stezka Svatojánské proudy, lemující její břeh, připomíná někdejší krásu jen starými fotografiemi. Stesek je ale zbytečný; bez vltavských přehrad by totiž ztratily smysl i dnešní vyhlídky, z nichž by úzké říční koryto skryté na dně hlubokého údolí bylo vidět stěží nebo vůbec.



*Dobřichovický zámek*



*Všechny aerovky se na snímek nevešly*

Od hráze přehrady Štěchovice k hrázi Slapské přehrady se pěkná vyhlídková místa seřadila jako korálky na niti. Ta známější a lépe dostupná objevíte na východním břehu. Hned první je Smetanova vyhlídka poblíž obce Třebšín, odkud k ní vede žlutě značená stezka. Jméno připomíná samozřejmě hudebního skladatele Bedřicha Smetanu, jehož prý výhled do údolí inspiroval při skládání symfonické básně Vltava. Ano, je to přesně ten případ, o kterém jsme psali v úvodu – ten se ještě mohl kochat výhledem na dunící Svatojánské proudy, protože přehrada se začala budovat až desítky let poté. Z vyhlídky se před vámi neotevře jen pohled na Vltavu, ale také na legendární trampskou osadu Ztracenka a skalnatou vyhlídku Zadka, jednu z těch méně známých a bez turistického značení, které necháme na opačném břehu. Pokud se o Ztracence a její roli v historii trampingu chcete dozvědět víc, zastavte se v Regionálním muzeu v Jílovém u Prahy, kde trampům a přírodě dolního Posázaví věnovali samostatnou expozici.



*Smetanova vyhlídka*



*Vyhlídka Máj*

Ještě známější než Smetanova a přesto bez turistického značení je vyhlídka Máj. Vltava se pod ní klikatí jako had a meandry před vašimi očima vykouzlí dokonalý tvar podkovy. Nejlépe se k místu dostanete z Teletína po lesních a polních cestách. Určitě nezabloudíte, chodí se sem opravdu často a terén tak před vámi udusaly tisíce dalších výletníků.

Teletín je rovněž výchozím místem pro výlet na méně známou vyhlídku ze skaliska Bednář, na kterou Klub českých turistů také zapomněl. Až budete hledat správnou cestu, rozhlédněte se po teletínské návsi – možná v jednom ze statků poznáte místo, kde se natáčel televizní seriál Hraběnky.

Co dodat? Snad jen poděkování pořadatelům za krásný den s aerovkami.

*Vyprávění je převzato z itineráře akce. – JK –*

1919



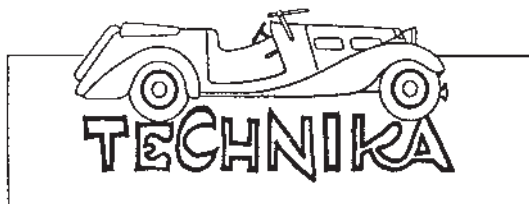
2019

18

1929



2019



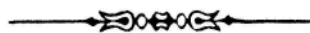
Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 19 – Oleje pro dvoutaktní motory.  
str. 19-20 – Aerovka z alba pro JUDr. Kabeše.  
str. 20 – Stěrače limusin ještě jednou.

str. 20 - 21 – Opravy součástí tvrdochromem, Vůle zadní poloosy.  
str. 22 – Seznam archivních výkresů A 500 až A 1000.

**Výkresy obhospodařuje Karel Šebesta!**

str. 23 – Z historie STK - 3. část. Inzerce.



## Oleje pro dvoutaktní motory

Úvodem příkázání, které nikdy neporušujte!

**Nikdy nepřecházet na jiný druh oleje u již zaběhlého motoru! Změnit používaný olej je možné jen pro motor po generálce, když je kompletně vyčištěn!**

Čas od času se mezi aerovkáři rozproudí diskuse, jaký olej používat do benzínu. Většinou se shodnou na oleji syntetickém nebo polosyntetickém s běžným označením 2T.

Oleje se rozdělují do viskozitních tříd a označeny jsou následovně:

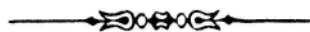
SAE 15W-40 – oleje minerální; jsou vyráběny z „rozpuštědlových rafinátů“. Klasickým u nás vyráběným olejem je M2T.  
SAE 10W-40 – oleje označovány jako polosyntetické. Asi není nutné vypisovat z čeho jsou vyráběny.  
SAE 5W-40 – oleje označovány jako syntetické.

Pokud hledáte bližší informace o komponentech, ze kterých jsou vyráběny, dozvíte se, že vlastně údaje o polosyntetických a syntetických olejích jsou zavádějící. Tyto dvě třídy olejů se natolik prolínají, že se nedá prakticky určit, do které třídy patří. Myslím, že odborné informace o výrobě a vlastnostech olejů pro nás nejsou tak důležité, byť jsou určitě zajímavé.

Dbejte však vždy na základní příkázání uvedené v úvodu článku. Je nutné si uvědomit, že nikdy přesně nevíme, kolik karbonu se v našem motoru usadilo. Zvláště pokud používáme původní minerální oleje. Současné oleje vyšších viskozitních tříd mají vždy složky, které motor čistí, to zn., že rozpouštějí karbon. A rozpouštěným karbonem už odešlo mnoho motorů!

Uvítám, když se k tomuto tématu vysloví někdo z čtenářů.

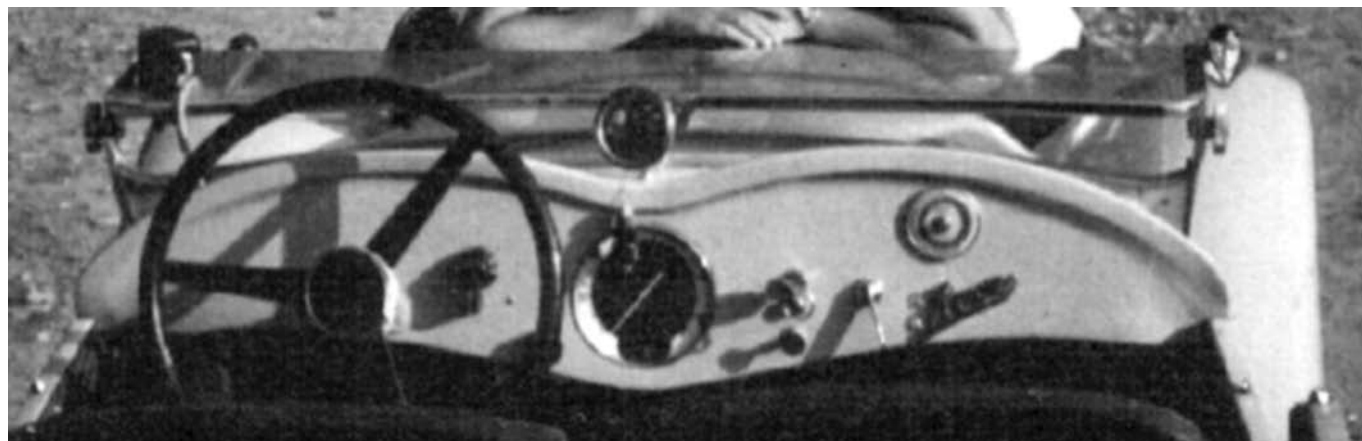
– JK –



## Aerovka z alba pro JUDr. Vladimíra Kabeše

Několik vět k fotografiím z alba pro JUDr. Kabeše. Jsou zajímavé hned z několika důvodů. Předně, jsou barevné, což ve své době bylo velkým luxusem. Nedokonalost tehdejšího zpracování barevných fotografií způsobila, že není zcela jasné, jakou barvu aerovka vlastně měla. Na fotkách se barva mění od blankytně modré přes hráškově zelenou až po krémovou. Poslední varianta je asi nejpravděpodobnější, protože je na většině fotek (uvádíme jich polovinu).

Pro nás jsou velmi zajímavé detaily, které mohou využít renovátoři. Aerovka byla bezesporu velmi luxusně a nadstandardně vybavena, i když šlo „jen“ o provedení „sport“. Podle žebrování kapoty i bočnic a plných disků se určitě jedná o model 1934



1919



2019

19

1929

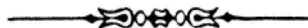


2019

(album je z října 1935). Nápadný je velmi dlouhý nárazník s dlouhým středovým průhybem (v té době se v základní výbavě nemontoval). Vůz je vybaven blinkry, o kterých jsme si mysleli, že se používaly až u modelu 1936. Zajímavé je i provedení zadní rampy pro SPZ a vybavení dvěma koncovými světly (toto provedení rampy známe, ale z pozdější doby). Zajímavých detailů se na fotografiích najde ještě víc.

Pro zajímavost ještě vybavení palubní desky. Pod volantem je přepínač blinkrů a vlevo dole u tachometru je kulatý vypínač osvětlení tachometru (viditelný je jeho stín). Mezi nimi je ještě jakási „tečka“, která při velkém zvětšení vypadá jako kontrolka dálkových světel. Umístění spínací skříňky s táhlem vzduchové klapky i páčka předstihu jsou jasné. V horní pravé části je patrně zapalovač doutníků a pod ním nápis Aero (zřejmě vlastního provedení). Mezi páčkou předstihu a nápisem jsou ještě dvě neidentifikovatelné součásti. Při zvětšení vypadají jako kontrolka s vypínačem. Mohlo by se jednat o ovládání zapalovače, což je nepravděpodobné, protože by mohlo dojít k zapomenutí jeho zapnutí. Zapalovače se ovládaly pouhým stlačením.

– JK –



### Detaily limusiny z r. 1936. Stěrače limusin ještě jednou.

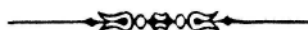
Někdy zcela náhodně narazím na detaily aerovek, které nebyly zcela jasné. Tak je tomu i u stěračů limusin, o kterých byla řeč již ve dvou předchozích číslech Aerovkáře.

Na prvním snímku je limusina z r. 1934. Kabina vozu je ještě velmi hranatá. Přední okno je zabudováno pevně do rámu karosérie a stěrače jsou osazeny v okně. Motorek stěračů je jeden u řidiče. Stěrače jsou propojeny vnějším táhlem.

Další dvě fotky (kabriolet a limusina) jsou modely 1936. Vidíme, že provedení je stejné jako u vozu z r. 1934. Rám předního skla je však už přisazen z vnějšku k rámu karosérie. Jak již bylo minule řečeno, je pravděpodobné, že okno ještě nebylo výklopné. Třetí foto je asi totožné s tím, které bylo v minulém Aerovkáři, ale je zřetelnější.



– JK –



Do redakce přišly dvě odezvy na článek o vůli zadní poloosy (č. 3/2019) a dotaz na zkušenosti s tvrdochromem při renovaci opotřebovaných součástek.

První příspěvek poslal Petr Klusák. Vzhledem k rozsahu dobového materiálu jsou vybrány pro nás zajímavé partie.

Druhým příspěvkem je popis zcela nové a velmi zajímavé technologie.

\* \* \*

### Opravy součástek tvrdochromem

Posílám něco o tvrdochromu. Z vlastní zkušenosti vím, že venkovní povrch není problém nachromovat, ale vnitřní je velice obtížný, protože provozovny nejsou vybaveny zařízením pro vnitřní chromování.

*Z dobové publikace „Povrchová úprava kovů“.*

Petr Klusák

#### Tvrdé chromování

Zvláštním a velmi důležitým druhem chromování je chromování tvrdé. Jak již název naznačuje, nepoužívá se vrstvy tvrdého chromu výhradně k ochraně proti korozi, nýbrž k tvrzení povrchu. Vyloučený tvrdý chrom rýpe sklo a nejtvrdší pílník nezachytí chromovaný povrch, protože tvrdost galvanicky naneseného chromu je 850–1200 Vickersových jednotek, t. j. 65–70° Rockwellových Rc.

1919



2019

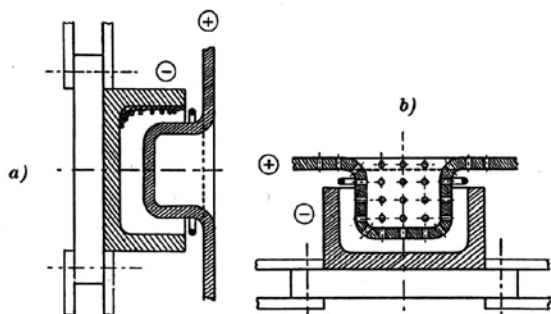
20

1929



2019

Povlak tvrdého chromu nemůže však nahradit kalení, jelikož tvrdá, ale tenká vrstva chromu by byla při nedostatečné pevnosti základního kovu součástí namáhaných tlakem a rázem



Obr. 5. a) Chybné zavěšení pokovovaného předmětu v lázni. b) Správné zavěšení pokovovaného předmětu v lázni, anoda dřevaná.

vtačována do měkkého jádra. Povlak chromu však zvyšuje podstatně životní dobu kalených součástí. Proto se musí takové předměty zprvu přiměřeně tepelně zpracovat, aby podklad byl co nejtvrdší. Protože kalená ocel má v sobě značné pnutí, čímž by bylo nebezpečí, že při dlouhodobém chromování spojeném s vývojem vodíku nebo při anodickém zhrubnutí, prováděném před vlastním nanášením vrstvy chromu, se pnutí uvolní a součást praskne, je třeba před chromováním odstranit vnitřní pnutí. Kalenou ocel popustíme též o něco výše (na nižší tvrdost asi o 3–4° Rockwellovy), než při přímém použití.

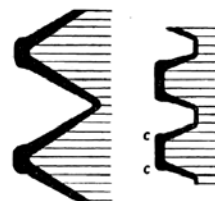
K tvrdému chromování se hodí všechny druhy uhlíkatých ocelí, nízkolegované oceli konstrukční a nástrojové. Nevhodné jsou oceli vysocelegované. Všechny druhy šedé litiny nelze tvrdě chromovat. Povlaky tvrdého chromu lpí dobře jen na litině velmi stejnorodé s malým obsahem grafitu a křemíku.

#### Vlastnosti tvrdého chromu

Povlaky tvrdého chromu zlepšují odolnost proti opotřebení a ve styku s ocelí nemají sklon k zadírání. Jsou také odolné proti vyšším teplotám, jelikož ani při 500° C nevznikají na chromu popouštěcí barvy. Při teplotách 360–370° C se tvrdost pouze poněkud zmenší. Tvrdý chrom chrání také proti korozi, takže chromované nářadí nerezaví jako nářadí pouze kalené. Technickým nedostatkem chromu je jeho malá ovlažitelnost mazadly. Tuto nepříjemnou vlastnost tvrdého chromu lze poněkud zlepšit nanášením „porézní“ vrstvy tím, že vyloučený chrom se částečně zhrubí krátkodobým „přepólováním“ předmětu zavěšeného v chromovací lázni.

#### Použití tvrdého chromování

Z počátku již popsané vlastnosti tvrdého chromu naznačují technické použití tvrdého chromování. Možno jím nejen prodloužit životnost měřidel a měřicího nářadí, ale také opotřeбенé nářadí znovu opravit, lze jím zlepšit trvanlivost fezných nástrojů a chránit je před rezavěním, tvrdým chromem se dá zlepšit trvanlivost torem k lisování a tažení, tvrdé chromování dává možnost zušlechťovat strojní součásti k zvýšení odolnosti proti opotřebení, povlak tvrdého chromu prodlouží životnost předmětů vystavených vysokým teplotám, a posléze tvrdým chromováním lze opravit opotřeбенé strojní součásti.



Obr. 18. Vrstva chromu na závitěch.

Tvrdým chromováním lze také zušlechťovat strojní součásti k zlepšení odolnosti proti opotřebení, na př. hřídele, čepy, vodící dráhy, válce i válcové vložky spalovacích motorů.

Odolnost chromu proti vysokým teplotám umožňuje také ochranu před okujením ventilů spalovacích motorů, nádob pro cementování a j.

Stejně hodnotné se ukázalo tvrdé chromování při opravování takových cenných výrobků, na př. zalomených hřídelů, diferencíálů a pod., které se dříve po větším opotřebení nebo vinou chyb při výrobě staly nepoužitelnými.

#### Odstranění difundovaného vodíku

Aby tvrdě chromované předměty skutečně vyhovely požadavkům na ně kladeným, je třeba vypudit vodík, který difusí vnikl do vrstvy chromu. Provádí se to obvykle zahříváním předmětu v peci nebo v olejové lázni při teplotě 180–200° C. Vodík lze také vypudit za normální teploty ve vysokém vakuu. Bylo také navrženo odstranit jej tím, že na povrch chromu se přivádí jemně rozptýlený kyslík. Prakticky se to provádí tak, že chromovaný předmět se zavěsí jako anoda v elektrolytu, který málo napadá chrom, a krátkými proudovými nárazy se zapíná proud.

#### Broušení tvrdého chromu

Broušení tvrdě chromovaných součástí vyžaduje stejnou pečlivost jako broušení součástí cementovaných. Třeba použít jen měkkých, čistých kotoučů, tvrdosti K - L, zrnění 60–70–80–120. Také je zapotřebí použít menší rychlosti 15–20 m/sec. a dobře chladit, protože broušení zaneseným kotoučem při špatném chlazení vyvolává přehřátí vrstvy, což může mít za následek trhlinky a odlupování povlaku. Při broušení měrek a důležitých součástí je výhodné broušení diamantem.

## Vůle zadní poloosy u A 30 a A 50

V minulém čísle se Pepík Kňourek zmínil o montáži zadních poloos. Když jsem renovoval svoje Aero 50, tak jsem při montáži zadních poloos postupoval přesně, jak je popisováno v článku. Vůbec mě nenapadlo vyzkoušet vůli ložiska 6206. Mám najeto po renovaci cca 3000 km. V červnu jsem jel do Vysokého Mýta opět po ose. Při zpáteční cestě jsem při rychlejší jízdě cítil neklid zadní nápravy, dokonce i to zmíněné klepání. Po dojezdu domů a kontrole zadních kol jsem při zkoušce tahem za kola zjistil velkou vůli, cca 1cm. (Pozn. red.: Myšlena je vůle na obvodu kola.)

Nakoupil jsem nová ložiska a poloosy demontoval. Konzultoval jsem to s Michalem Fialou a ten mi řekl, že to bude vymačkaný talířový čep a ne špatná ložiska.

Zkusil jsem ložisko na talířový čep nasunout a ložisko propadlo až k místu, kde je osazení pro gufero. Vůle byla opravdu velká. Opět jsem šel pro radu k Michalovi. Ten mi doporučil firmu BERK.CZ, která se zabývá renovací a broušením klikových hřídelů. Tato firma renovuje součástky nanášením kovu plazmou. Po špatných zkušenostech s tvrdochromem nebo s šopováním jsem se rozhodl vyzkoušet tuto metodu. Jestli jsem to správně pochopil, funguje to podobně jako 3D tiskárna. Plazmou je postupně navařován kov. Když je to hotové, je tam navařen materiál ve formě malých bodů, (kuliček) vypadá to, jako kdyby to byl brusný papír. Tato metoda je výhodná, protože se materiál čepu ohřeje jenom na cca 100 °C.

Před nanášením se musí opravované místo stočit na soustruhu o cca 0,2 mm, aby se udělalo místo na nanášený kov. Při soustružení, je nutné dodržet rádius u přechodu na kroužek pro gufero, aby zde nedošlo k prasknutí. Kov se nanáší ve větším množství, aby se mohl opracovat. Po nanášení se čep obrousí nebo stočí na příslušnou velikost. Po montáži jsem se chtěl přesvědčit, jak opravené místo vypadá. Opět jsem talířový čep demontoval a zjistil jsem, že plocha je v naprostém pořádku. Zatím jsem s takto opravenými poloosami odjel „100 let“ a „Aerójízdu“ a auto je daleko klidnější. Doufám, že tato oprava vydrží.

Spojení na firmu Berk je: [www.berk.cz](http://www.berk.cz)

Jan Wagner



A	309	přední část hřídele od 40té serie	13 11 1933
Ae-A	310	šroub klik. hřídele	2 1 1931
A	311	střední šroub hřídele	31 12 1930
Ae-A	313	distanční vložka středních ložisek	1 4 1931
Ae-A	314	objímka středních ložisek	1 4 1931
Ae-A	315	pouzdro předního ložiska od 40. serie	15 12 1933
Ae-A	316	pouzdro ložiska vnitřního	3 4 1931
Ae-A	317	křížová vložka	31 12 1930
Ae-A	318	pouzdro krajního ložiska do 40. serie	25 2 1931
Ae-A	319	píst (662cm3)	31 12 1930
Ae-A	319c	píst motoru 750 cm3	2 3 1948
Ae-A	320	přerušovací vačka	2 1 1931
Ae-A	348	koleno výfuku	26 1 1931
Ae	367	úprava ložisek ojnicních	17 6 1964
Ae-A	431	pojistná matice pera zapalování	18 2 1948
Ae-A	436	základní deska přerušovače	31 7 1932
Ae-A	437	můstek přerušovače	19 11 1948
Ae-A	438	nosné péro kontaktu	22 6 1932
Ae-A	439	spodní fibrová vložka	22 6 1932
Ae-A	430	horní fibrová vložka	22 6 1932
Ae-A	431	šroubový čep regulátoru zapalování	31 3 1932
Ae-A	442	matka regulátoru přerušovače	6 1 1933
Ae-A	443	váleček přerušovače	31 3 1932
Ae-A	444	víčko přerušovače zapalov.	6 1 1933
Ae-A	445	spirálové péro regulátoru zapalov.	31 3 1932
Ae-A	449	šroubek víčka přerušovače	6 1 1933
Ae-A	450	šroubek kabelu	8 10 1931
Ae-A	451	střední pérko přerušovače	21 7 1933
Ae-A	454	příložka nosného péra kontaktu	6 1 1933
Ae-A	456	svorka káblu přerušovače	26 1 1933
Ae-A	466	přerušovací vačka zapalování - dvouvačka	17 11 1932
Ae-A	590	motor 662 cm3 se zapal. magnetkou	30 3 1938
Ae-A	593	sestava přerušovače zapalování	6 1 1933
	598	sestava motoru jednoválec	1 1 1995
	599	sestava motoru 662 cm3	1 1 1931
Ae-A	1002	pastorek převod. skříně	23 9 1930
Ae-A	1005	matka pastorku	17 12 1928
Ae-A	1006	posuvné kolečko z=30	25 9 1930
Ae-A	1007	předloha	29 9 1930
Ae-D	1007	předloha rych. skříně	18 11 1947
A	1008	posuvné kolečko z=24 /4 segmenty trojky/	18 12 1928
Ae-A	1008	posuvné kolečko z=23 do 3026. vozu	20 2 1934
Ae-A	1009	vidlice přímého záběru	17 12 1928
Ae-A	1010	vidlice zpáteční rychlosti	17 12 1928
Ae-A	1011	pastorek přímého záběru	24 9 1930
A	1012	pouzdro ozub.pastorku	30 9 1930
Ae-A	1015	pouzdro předloh.hřídele (do víka-přední)	30 9 1930
Ae-D	1015	pouzdro předloh.hřídele (do víka-přední)	7 11 1947
Ae-A	1016	pouzdro předloh.hřídele (do skříně-zadní)	30 9 1930
Ae-D	1016	pouzdro předloh hřídele zadní	7 11 1947
Ae-A	1017	pouzdro předlohy	10 10 1930
Ae-D	1017	pouzdro předlohy	7 5 1940
Ae-A	1024	zpáteční kolečko	25 9 1930
Ae-A	1025	čep zpátečního kolečka	20 12 1928
Ae-A	1037	táhlo přímého záběru	4 1 1929
Ae-A	1034	trubka táhel rychlosti	8 1 1929



## Z historie STK (Státní technické kontroly)

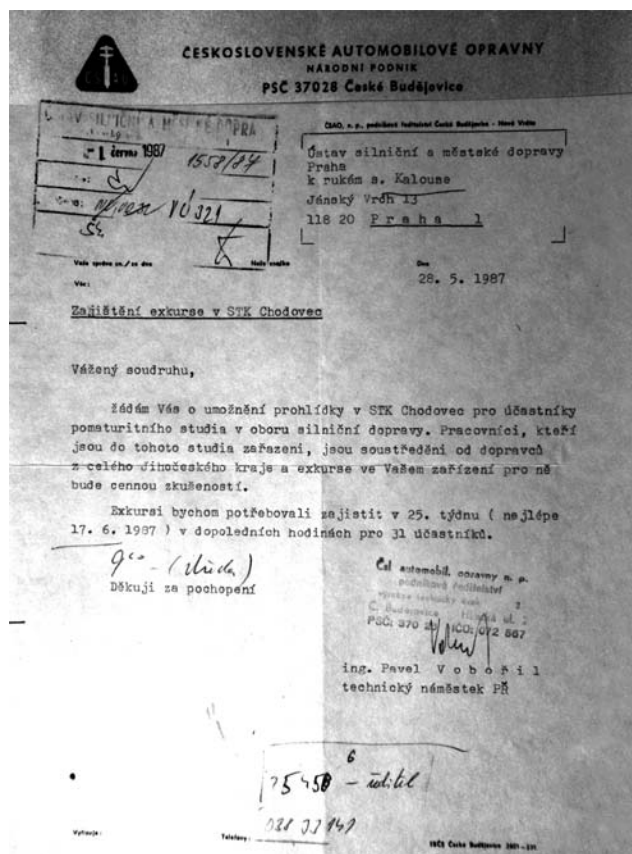
3. pokračování.

### Aero v STK ..., ale i jiná vozidla!

V roce 1981 se začaly provádět povinné technické prohlídky vozidel taxi, autoškoly a vozidel diplomatů všech velvyslanectví v ČSR. V témže roce se díky zavádění výpočetní techniky začaly vystavovat protokoly o technické prohlídce, které byly v principu obdobné jako ty současné. Závady byly též lehké, vážné a nebezpečné, jenom číslo závady bylo pouze třímístné a z druhé strany protokolu byl jejich seznam. Skládaly se ze tří částí, které byly proloženy „kopírákem“ a vyplňovaly se ručně speciálním fixem. První list – originál byl určen pro strojní zpracování, první kopie pro zákazníka a druhá se ukládala do archivu. Protokoly se jednou týdně odvážely do výpočetního střediska modřanských čokoládoven, kde byly za pomoci výpočetní techniky zpracovány pro statistické účely. Pro techniky to znamenalo školení na speciální písmo pro čtečky a hlavně každý pátek přepisovat vrácené nečitelné protokoly, byl na to čas, neboť v pátek bylo pro veřejnost zavřeno a technici prováděli povinnou údržbu zařízení, výzkum a seznamovali se s technickými a legislativními novinkami a nebo se věnovali jako průvodci exkurzím o které byl obrovský zájem z učňovských, středních a vysokých škol, servisů, armády a velmi často z řad tehdejší dopravní služby VB (veřejné bezpečnosti)!

Datum	Organisace - počet účastníků	Průvodce
8.4.81	ČSAD - (416u)	Cepelcha
15.4.	Starobní závody Praha BR - Václavský závod (19 účastníků)	Cepelcha Opava
12.5.	+ TP - 7 vozidel - průvodce	Cepelcha Koblenice - sok. služby
20.5.	KORT Brno (40 účastníků)	Cepelcha Opava Střelna
19.6.	Autoopravy Pardubice (35 účastníků)	Cepelcha Opava Koblenice
2.7.	MVSJ odbor opravárenská (5 účastníků) delegace autoopraven SSJ2	Vileta
15.7.	BESIP maďarská delegace (4 účastníci) Kolmas	
4.8.	Vys. škola dopravní Žilina - 10 účastníků deleg. zřízení, fyzika, itálie	Kolmas
16.8.	Starobní závody - s. Dvůr Králové	Milina
22.9.	Ústřední kontrolní úřad přepravy k. s. k. 21-03-02-02 (10 účastníků)	Trus
28.9.	Konvoje dle diag. přístrojů v. vozidel - účastníci ČA2, Motopal, AV1	Teplý
1.10.81	Sovi. delegace (5 účastníků) s. Hlubá	Kolmas
2.10.81	Autobazas - Liberec - odbor (3 účastníci)	Cepelcha

Starý protokol



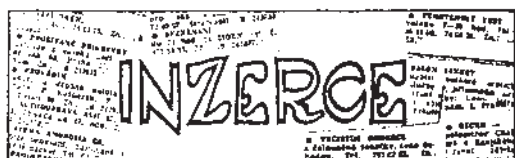
Žádost o exkurzi

V roce 1985 došlo k doplnění kontrolní činnosti o „měření emisí“ přímo na lince STK, kde se podle roku výroby měřily nejvyšší povolené hodnoty uhlovodíků a kysličníku uhelnatého při volnoběžných otáčkách a při 3500 ot/min. Základní seřízení karburátoru bylo téměř samozřejmostí. Například u škodovek s karburátory JIKOV EDSR a DDSR se musel po případném seřízení opětovně zaplombovat šroubek bohatosti směsi. U automobilů s naftovými motory se měření emisí týkalo jen nákladních vozidel a autobusů, u kterých se měřila kouřivost. Měřilo se venku a bylo u toho velmi „husto“... Dvoutaktní motory se také měřily, ale vzhledem k vysokým povoleným hodnotám škodlivin tak vcelku nebyl problém. V témže roce se též začaly vylepovat zelené emisní nálepky.



Pavel Ferro

Přelomovým rokem v činnosti STK byl rok 1989, ale o tom až příště ...



## Soudobá inzerce



Renovace a opravy karosářských dílů, výroba nových komponentů, svařování, úprava povrchů, opravy elektr. přístrojů aj. dle požadavku  
mob.: 733 130 457

1919  2019

23

1929  2019



## Se všech zdí a se všech rohů

volá se Ti vstříc: AERO!  
 AERO - Kč 18.800.-!  
 AERO - Kč 18.800.-!  
 AERO - Kč 18.800.-!  
 Vezmi si k srdci toto připomenutí, nemáš-li dosud vůz AERO. Koupiti si jej můžeš - o tom není pochyby - poněvadž kaciněji sotva získáš všech výhod, jež auto poskytuje!

A výlohy udržování padají tím méně na váhu: 6 l benzínu na 100 km při hodinové rychlosti 70 km jest vydání, kterého i při skromném příjmu možno si dopřátí.

- Představ si, že budeš mít vlastní auto, třísedadlový roadster AERO za

**Kč 18.800.-**

Prohlédni si jej, na ulicích, na plakátech a dej si poslati náš prospekt.



*Aero*

**TOVÁRNA LETADEL  
 PRAHA - VYSOČANY**

**PRODEJNA V PRAZE. NA POŘÍČÍ 28. TEL. 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 4, r.v. 2019.

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

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