



2008

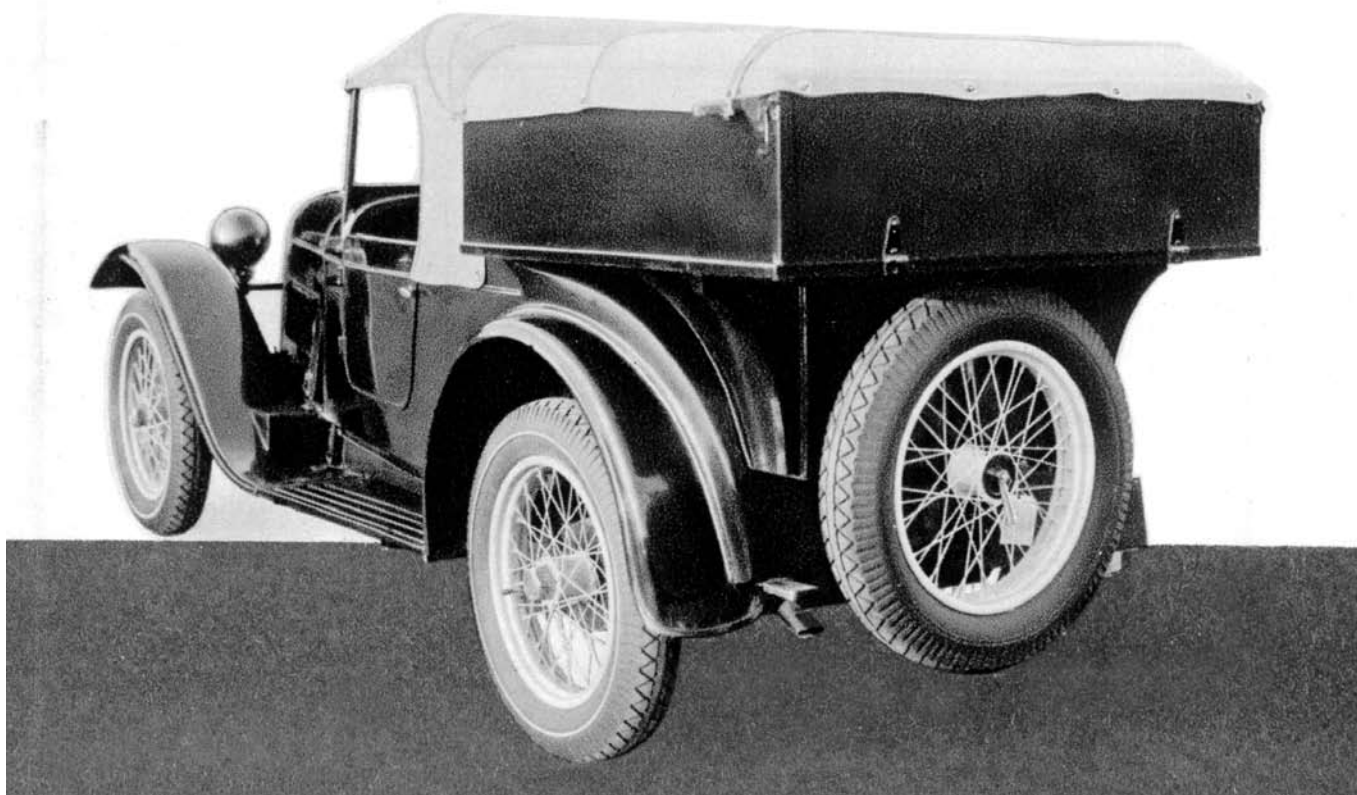
Aerovkár

Č A S O P I S A E R O C A R C L U B U

ČESKÝ KLUB HISTORICKÝCH VOZIDEL

AERO CAR CLUB PRAHA

Arbesovo náměstí 1, 150 00 Praha 5



„Cinkáč“ – dodávková nástavba

č. 4

Aero

TOVÁRNA LETADEL
PRAHA-VYSOČANY

**V týdnu pro obchod,
v neděli
pro Vás a Vaši rodinu**



Vážení přátelé aerovkáři,

souborné pohledy do české a československé historie, prezentované v nejrůznějších médiích, se točí kolem magických letopočtů končících číslicí 19. Pro nás aerovkáře jsou však veledůležitými i roky 1919, 1929 a 1939. Co pro nás významného se tehdy stalo, vám jistě nemusíme připomínat. V příštím ročníku našeho zpravodaje bychom rádi pojednali - ať už z nám známých zdrojů v archivu MČC nebo nám dosud neznámých z vašich či jiných archivů - o všem, co se magických "devítek" v historii firmy Aero týká. Sice se jistě v tomto souhrnu budou opakovat některé vám známé věci, ale přesto doufáme, že s vaším přispěním budeme moci zveřejnit mnohá - dosud neznámá - fakta a zajímavosti.

Proto vás za redakci zpravodaje s předstihem prosíme, zda byste mohli vydolovat doma i případně jinde všechno možné, co bychom mohli v příštím - a také jubilejním - ročníku Aerovkáře otisknout. Vždyť začal vycházet v roce 1934 - tedy před téměř 65 lety.

Předem vám za vaše příspěvky děkujeme.

Josef Kňourek a Karel Jičínský



Co v knize o aerovkách není

Přítel Roman Straka zapůjčil redakci "Aerovkáře" velmi vzácnou publikaci - "Seznam čísel a držitelů automobilů a motocyklů Velké Prahy" z roku 1935, díl V. "Orientační knihy Velké Prahy", zachycující stav k 1. dubnu 1935. Knížečka formátu A6 má 512 stran - evidenčních značek automobilů (za písmenem P) je 24799, přičemž ve zvláštním oddílu od č.25000 do č.27246 jsou uvedeni autodrožkáři a autodopravci. Evidenčních značek motocyklů (před písmenem P) je 8657.

Projít všechny položky a vypsát pro zpravodaj údaje, zajímavé z pohledu aerovkářské historie, mi trvalo 19 hodin čistého času. U některých osob přitom nemusí jít zrovna o vozidla značky Aero. Proto jsem vybrané položky rozdělil do dvou oddílů:

- 1) vozidla firmy Aero
- 2) vozidla osob spjatých s historií značky (u známých jmen se dá předpokládat, že šlo o aerovky)

Doufám, že shledáte tento materiál zajímavým a i poučným a užitečným pro případnou identifikaci majitele vozu na staré fotografii. Bohužel jde jen - jak bylo řečeno - o stav k 1.4.1935. Poznávám, že systém číslování vozidel a provedení SPZ byl změněn v létě 1932 (viz kniha pisatele o aerovkách str. 29).

Pracně připravil Jičínský

1) Vozidla firmy Aero

Automobily:

752 Vysočany 305
 928 Vysočany automobilka
 2850 Praha-Vysočany
 4446 Vysočany
 5082 Vysočany 305
 10440-57 Vysočany
 13222 Vysočany
 14677 Vysočany 305
 16494-6 Vysočany
 16498-9 Vysočany
 20714 Vysočany
 23370 Vysočany, Třebízského čp.305
 23861 Vysočany čp.305
 24138-9 Vysočany 305

Motocykly:

8353 obch. mot. voz., Vysočany
 8630 Vysočany 305
 8639 Vysočany 305



2) Vozidla osob spjatých s historií značky předpokládat, že šlo o aerovky)

(u známých jmen se dá

Automobily:

61 Eliška Slavíková, choť řed., Karlín, Poděbradova 21
 99 Ivan Hodač, stud., Smíchov, Nábř. Legií 17
 313 Boh. Turek, úředník tov. Aero, Smíchov, Na Březince 26
 337 O. Nimshaus, rest., II., Lützovova 29
 449 JUDr. Vladimír Kabeš, advokát, II., Riegrovo nábř. 30
 496 Eliška Junková, soukromnice, Úvoz 156
 638 Stan. Kafuněk, taj., Vinohrady, Fochova čp. 2279
 858 Jiří Štancl, úř., II., Poříč 28
 2018 Vladislav Forejt, redaktor, Smíchov, Přístavní 19
 2654 Václav Šorel, řed. tov. Aero, Karlín, Karlova 15
 2674 Václav Šorel, řed. tov. Aero, Karlín, Karlova 15
 3087 Jaroslav Frei, ved. fy "Aero", VII., Letohradská 58
 4003 Boř. Kolanda, spolum. knihtisk., VIII, Královská 52
 7657 Stan. Chaloupka, obch., X., Palackého 61
 7762 JUDr. Frant. Kabeš, adv., I., Anenská 2
 8683 Miloslav Sottl, obch., Dolní Krč, Na Strži 50
 13713 Vladimír Formánek, úř., IX., Třebízského
 15323 Tamchyna Josef, vrátný, Vysočany 305
 17509 Frant. Blahož, vrch. díloved., VII, Vinařská 32
 17510 Ant. Smetana, vrch. díloved., VII., Vinařská 1163
 17511 Ing. Frant. Štýdl, konstr., XIII., Kloboučnická 631
 17512 Bohuslav Freiberg, úř., XII, 2285
 17513 Josef Bašek, úř., Vysočany, Krocínka 453
 17514 Josef Fialka, účetní, XVI-1590
 22337 Ljuba Hermanová, dram. uměl., XII., Fochova 125
 22555 Jan Masaryk, vyslanec, IV., Hrad

22633 Oldřich Skokánek, úř., Libeň čp.1426
 22935 Jan Novák, úř. tov. Aero, II., Na Poříčí 28
 23869 Ferd. Kölbe, úř. tov. Aero, XIII., Rostislavova 11
 23870 Ing. Vilém Hess, úř. tov. Aero, VII., Plynární 29a
 23921 Věra Vlčková, akumulátory, Karlín, Palackého 89
 24537 Miroslav Sochor, soukr., XII., Hooverova 95
 24784 Ing. Vilém Hess, úř., VII., Plynární 29a

Motocykly:

220 Emil Zöldner, mech., XII, Šmilovského 5
 7582 Ant. Nahodil, díloved., Vysočany 711

Na letecké téma

85 let ČSA

Dne 6. října 1923 byla založena společnost Československé státní aerolinie. Vznikla z Vojenského dopravního oddílu, zřízeného po dohodě ministerstva obrany a ministerstva veřejných prací v únoru 1923. Civilní letecká doprava byla totiž od roku 1920 provozována několika společnostmi (např. První pražský letecký podnik FALCO, První český letecký podnik IKARUS, brněnská společnost Aero-Lloyd, BOHEMIA a další.) Společnosti se věnovaly hlavně vyhlídkovým letům, letecké reklamě a ukázkám akrobacie, dopravu zboží a osob provozovaly jen příležitostně. Používaly vesměs přestárlé válečné stroje, výjimkou byla letadla A-10 a Šm-a1. 1. března 1923 zahájilo vojenské letectvo zkušební poštovní lety na lince Praha (Kbely)-Bratislava-Košice-Užhorod upraveným letadlem A-14, přezdívaným "Velký brandák", označeným L-BARA. Byl obsazen pilotem majorem Skálou a jeho manželkou jako cestující. Let na bratislavské letiště Vajnory trval 140 minut. Během další etapy zkoušek byla provedena řada letů různých pilotů hlavně s letadly A-10.



Dopravní limuzina A-10

Nadřízeným orgánem ČSA se stalo ministerstvo veřejných prací a do čela podniku byl ustanoven major Karel Hupner, bývalý velitel Leteckého pluku č. 1. Slavnostní zahajovací let z Prahy do Bratislavy byl naplánován ke dni 5. výročí vzniku ČSR, vzhledem k panující mlze však letoun A-14 s pilotem rtm. Karlem Brabencem po startu v 12,30



Upravený "Velký brandák" A-14

hodin pouze symbolicky obletěl Kbely a opět přistál. První skutečný dopravní let z Prahy do Bratislavy se tudíž odehrál následujícího dne, opět se strojem A-14 L-BARC a pilotem Brabencem, tentokrát však i s prvním cestujícím - redaktorem Lidových novin Václavem Königem (budoucím spolujezdcem B. Turka na cestě do SSSR v roce 1935 s vozem A 30). Vzdálenost 310 kilometrů (podle jiných pramenů 321 km) letoun zdolal za tři hodiny průměrnou rychlostí 130 km/h. Zajímavé bylo, že ve stejnou dobu letěl opačným směrem další stroj Ae-14 L-BARI pilotovaný Josefem Cinibulkem, cestujícím byl redaktor Bežo. Cena jedné letenky 160 Kč byla po roce zvýšena na 240 Kč (jízdenka rychlíkem 2. třídy stála 142 Kč, 1. třídy 213 Kč).

Do leteckého parku ČSA bylo zařazeno celkem 17 strojů A-14 (s označením L-BARA až L-BARP, L-BARS, L-BART a L-BARW), z nich 10 v úpravě pro jednoho cestujícího a 7 pro dva. V roce 1927 byly po nalétání 471 721 km a 5052 hodin vyřazeny. Čtyři limuziny A-10 (L-BALA až L-BALD) byly převzaty od předešlých firem - 2 pro čtyři cestující, 2 pro 5, posádkou byli pilot a mechanik. V ČSA sloužily sice jen do roku 1924 a nalétaly 19 878 kilometrů a 167 hodin, byly však první československou konstrukcí dopravního letadla. Dlužno poznamenat že se v zimním období nelétalo - v roce 1923 skončila sezóna 30. listopadu, v roce 1924 trvala od 3. března do 21. října. K tomuto dni vzletly A-14 624x, A-10 25x a přepravily 426 cestujících a 2148 kg nákladu - zejména pošty.

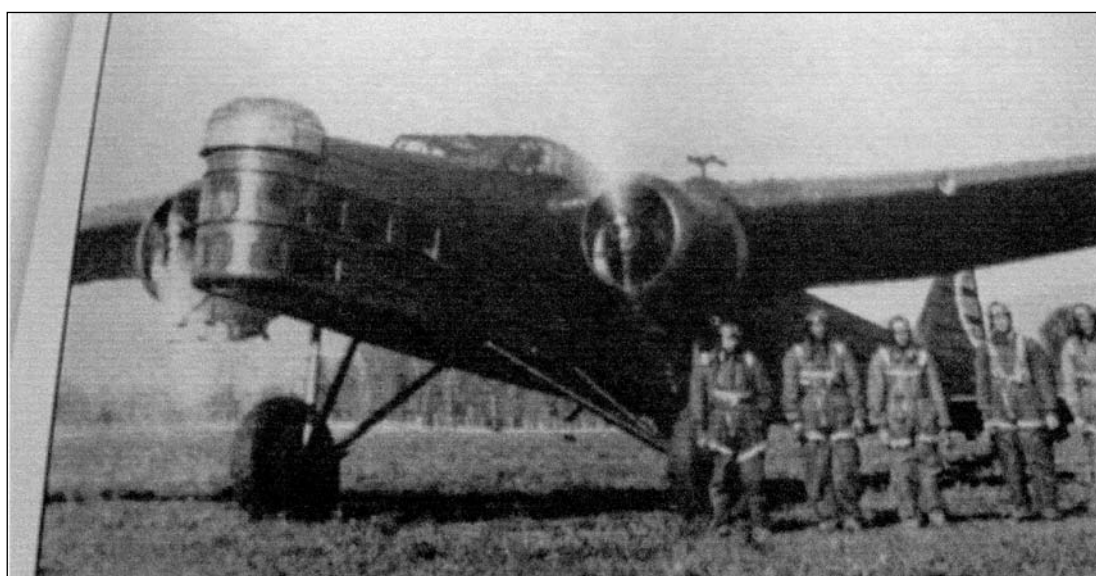
Vysočanská "továrna létadel" se tak významně zapsala do první kapitoly historie československé civilní letecké dopravy.

Aero MB 200

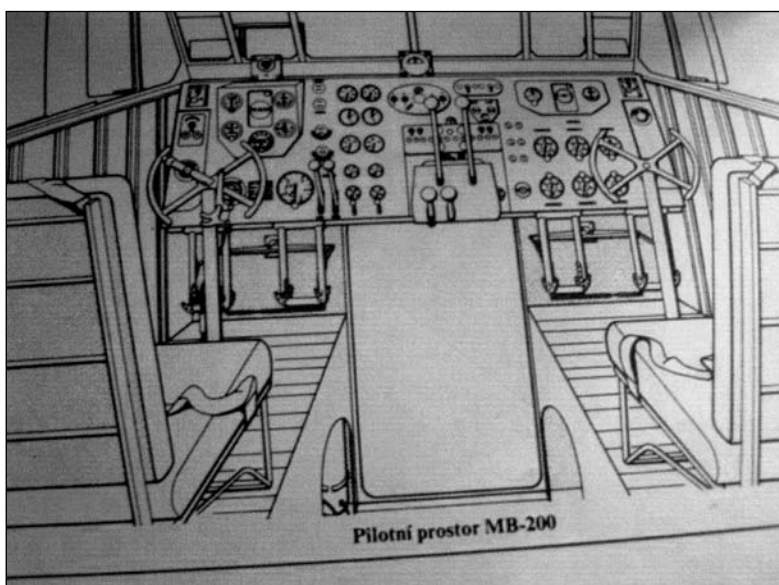
V druhé polovině 30. let postrádalo čs. vojenské letectvo moderní bombardovací letadla. Domácí letecké továrny se neúspěšně snažily vyvinout vlastní typy a proto se ministerstvo národní obrany v roce 1935 obrátilo do tehdy sprátelené Francie, kde získalo licenci na výrobu dvoumotorového celokovového hornoplošníku Marcel Bloch 200 BN.4 z roku 1934. Po zkouškách originálního stroje a přípravě výroby se tato konečně v roce 1937 rozběhla. Podílely se na ni firmy Avia (12 kusů) a Aero (61 kusů pod označením Aero MB-200), namísto importu motorů Gnome-Rhône byly použity motory Walter, ovšem také v licenci původního francouzského výrobce.



Vzorový kus bombardéru MB-200 v době zkoušek v ČSR



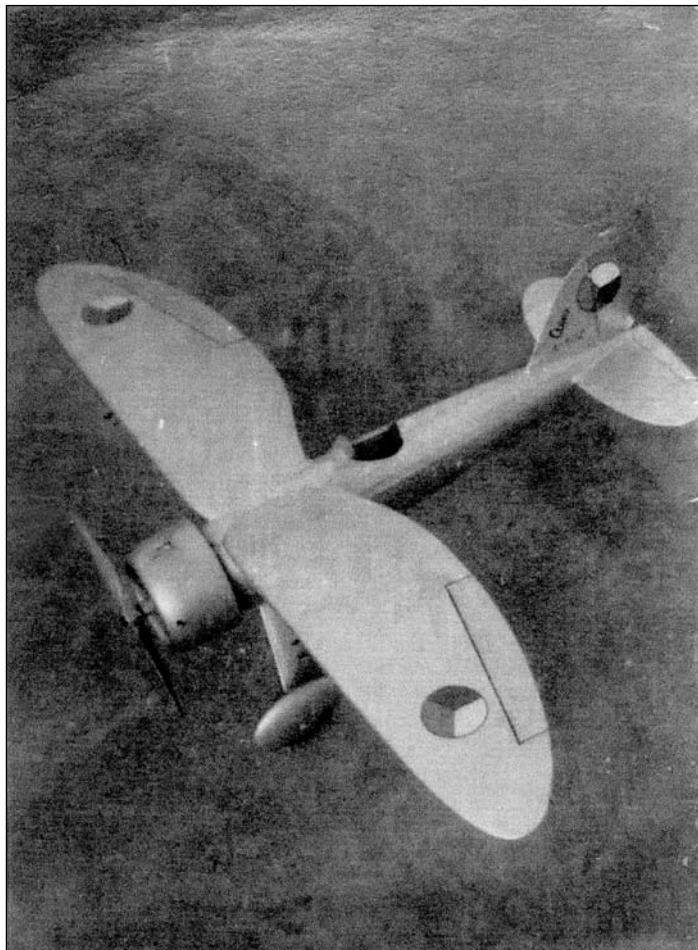
Stroj MB-200 č. 12 již se znakem Slovenského štátu



Letouny byly zařazeny k Leteckým plukům 5 a 6 a v době 1. a 2. mobilizace 1938 snad mohly být použity k nočnímu bombardování. Němci pak zabavili všechny stroje kromě č. 12, který - následně nepoužíván - chátral v letectvu Slovenského štátu.

Připravil Karel Jičínský

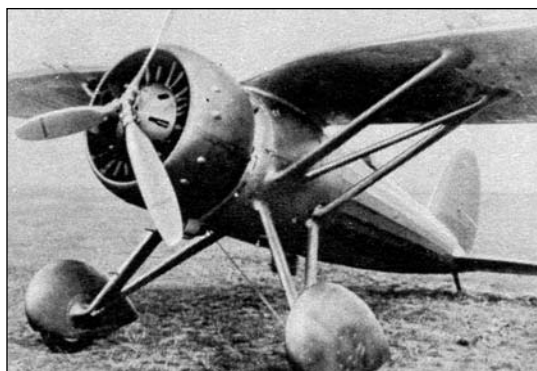
(prameny: J. Rajlich - J. Sehnal: Vzduch je naše moře, Naše vojsko 1993, dar p. Rajlicha archivu ACC Praha, archiv ACC)



Novinka z archivu

Vzácná fotografie představuje dřevěný model hornokřídle varianty stíhačky Aero A-102 z počátku roku 1933. Historie tohoto typu je velmi zajímavá. Začala v létě 1932, kdy došla od továrny Aero na ministerstvo národní obrany nabídka na dodávku stíhacího dvouplošnickového letadla, které mělo dosahovat maximální rychlosti až 397 km/h. Situace však byla taková, že koncepce dvouplošníků byla už ve světě i doma překonána a vývoj směřoval k jednoplošníkům. Novou nabídkou ze strany firmy Aero pro MNO byla tak varianta dolnokřídleho jednoplošníku A-102D, jež měla dosahovat rychlosti až 421 km/h. Na ministerstvu však stále ještě dolnoplošníkům nedůvěřovali, zvláště proto, že konstrukce kostry měla být celokovová. Dokonce i sami konstruktéři se tohoto řešení poněkud - vzhledem k malým zkušenostem s takovým návrhem - obávali. Nakonec bylo rozhodnuto o stavbě prototypu sice jednoploš-

níku, ovšem hornokřídleho se vzpěrovým křídlem. Zajímavě byla řešena křídla eliptického tvaru, lomená do M. Kostra byla celokovová, potah plátěný, na přední části trupu duralový. Charakteristickými znaky kromě tvaru křídel byly kapkovité kryty kol podvozku. Prototyp byl zalétán v létě 1934 a dosáhl tehdy nejvyšší maximální rychlosti československého letadla 430 km/h. Rovněž další parametry jako stoupavost a obratnost byly špičkové, ovšem přistávací rychlost 140 km/h byla v důsledku chybějících vztlakových klapek pro piloty z dvojplošníků neobvykle vysoká. Také kvůli dvěma haváriím (bez tragických následků pro piloty) však se na MNO s tímto letounem již nadále nepočítalo.



Prototyp A-102

Podle knihy V. Němečka *Československá letadla I., Naše vojsko 1983* připravil Jičínský

Z knihy V. Heinze a V. Klementa *Z DĚJIN AUTOMOBILU* z r. 1931 vám nabízíme 5. pokračování o automobilech na elektřinu.

Z historie automobilu

43

ELEKTROMOBILY – ELEKTRINA V DOPRAVĚ

František Křižík *Čechy 1895.*



INŽ. DR. TECHN. H.C. FRANT. KŘÍŽÍK (nar. 1847 v Plánici v Čechách), zakladatel českého elektrotechnického průmyslu, byl původně telegrafním kontrolorem u železnice. R. 1880 sestrojil svou proslulou diferenciální obloukovou lampu a z výnosu tohoto vynálezu si zařídil elektrotechnickou dílnu, zprvu v Plzni a potom v Praze, kde se z ní během doby vyvinula jedna z největších elektrotechnických továren v Československu. Propagoval nadšeně používání elektřiny: postavil v Čechách první elektrické centrály, zařizoval elektrická osvětlení a ovšem se snažil i o využití elektrické energie v dopravě. Roku 1891 postavil pokusnou elektrickou dráhu u příležitosti jubilejní výstavy v Praze s Letné do Stromovky, po níž r. 1896 následovala první veřejná elektrická dráha v Praze - Karlíně, r. 1900 akumulátorový motorový vůz železniční, r. 1903 první přespolní elektrická železnice v Čechách (Tábor - Bechyně) a r. 1904 pokusná elektrická lokomotiva pro vídeňskou městskou železnici. Konal velmi záhy i pokusy se stavbou elektrických automobilů. První jeho pokusný vůz z r. 1895 měl elektrický motor o 5 ks. zavěšený blíž zadní osy, která byla poháněna planetárním soukolím (v náhradu za diferenciál). Vůz byl řízen ruční pákou, motor se spouštěl pákou šlapací. Akumulátorová baterie byla uložena ve skříni na zadní části vozu. U druhého Křížíkova elektromobilu byl motor zavěšen asi uprostřed podvozku a jednoduchým ozubeným soukolím naháněl předlohvový hřídel, od něhož dvěma řetězy byla poháněna zadní kola. Na předlohovém hřídeli byla i pásová brzda. Vůz měl už volant, motor a brzdy byly řízeny pedály. Při třetí konstrukci užil Křížík pro každé ze zadních kol zvláštního elektromotoru po 3 ks. Přikročil i ke konstrukci benzino-elektrického vozu, jehož akumulátorovou baterii nabíjel motorem Laurin & Klement 35 ks. Četné nové úkoly, které jeho továrně přinášela rychle se vzrůstající elektrisace, oddálily inž. Křížíka od dalšího zdokonalování elektromobilu, jenž v jeho rozsáhlé činnosti zůstal pouhou epizodou, která však nicméně ukazuje konstruktivní pružnost a důmysl tohoto proslulého československého inženýra.



háněna planetárním soukolím (v náhradu za diferenciál). Vůz byl řízen ruční pákou, motor se spouštěl pákou šlapací. Akumulátorová baterie byla uložena ve skříni na zadní části vozu. U druhého Křížíkova elektromobilu byl motor zavěšen asi uprostřed podvozku a jednoduchým ozubeným soukolím naháněl předlohvový hřídel, od něhož dvěma řetězy byla poháněna zadní kola. Na předlohovém hřídeli byla i pásová brzda. Vůz měl

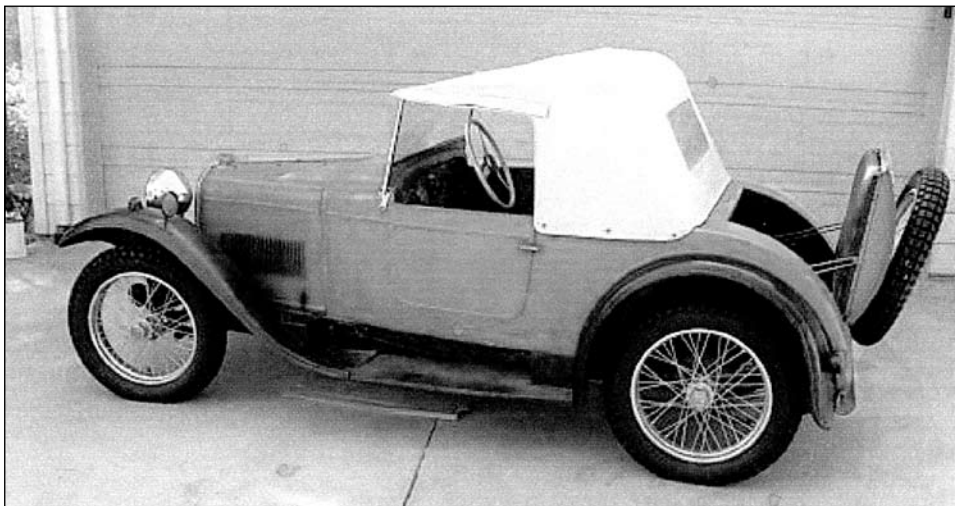
už volant, motor a brzdy byly řízeny pedály. Při třetí konstrukci užil Křížík pro každé ze zadních kol zvláštního elektromotoru po 3 ks. Přikročil i ke konstrukci benzino-elektrického vozu, jehož akumulátorovou baterii nabíjel motorem Laurin & Klement 35 ks. Četné nové úkoly, které jeho továrně přinášela rychle se vzrůstající elektrisace, oddálily inž. Křížíka od dalšího zdokonalování elektromobilu, jenž v jeho rozsáhlé činnosti zůstal pouhou epizodou, která však nicméně ukazuje konstruktivní pružnost a důmysl tohoto proslulého československého inženýra.

*Převzato z knihy V. Heinze a V. Klementa "Z dějin automobilu" z r. 1931.
- pokračování příště -*

Zajímavosti ze světa

USA: Na kauzi v Kalifornii byl v říjnu nabízen ke koupi vůz Aero 662 z Německa za vstupní cenu 10.000 USD. Zda byl úspěšně prodán, pramen na internetu nevedl. Šlo o roadster z roku 1932 bez předních brzd, v

Německu od roku 1969. V ČSR prý bylo vyrobeno méně než 500 kusů. Podle fotografie 2 stran průkazu byl v provozu za II. světové války, mimo jiné v roce 1943 pod SPZ PA 81274. Nová střecha, tapecírunk a pneu, neoriginální reflektory, blinkry a volant.



Rumunsko: V archivu našeho aero přítele Colina je fotografie z roku 1927 prodejny automobilů v Bukurešti, umístěné v krásném secesním objektu. Byl zbourán v roce 1928 - o 57 let později stihl stejný osud jiný secesní skvost - pražské nádraží Těšnov.



Připravil Karel Jičínský

Omluva

Redakce zpravodaje se tímto omlouvá, že některé příspěvky čtenářů přesouvá pro jejich větší počet do dalšího čísla.



Brandýský okruh 2008

Ve dnech 6.- 8. června 2008 se konal II. ročník obnoveného Brandýského okruhu opět pod taktovkou p. Štěpána Zapadla a jeho spolupracovníků ze Spolku přátel automobilů Aero.

V pátek se sjela většina účastníků, kteří nezaváhali s přihláškou a v předstihu si objednali ubytování v malebném prostředí penzionu Koliba. Jako obvykle jsme podebatovali o problémech veteránistů napříč Evropou, neboť účast letos již byla mezinárodní (Slovensko, Holandsko), opekli jsme buřty a odebrali se na kutě, jelikož v sobotu se startovalo v časných ranních hodinách, což bylo přijato některými účastníky nesouhlasným brbláním a jedním (nebudu ho jmenovat, všichni ho znáte) i v tomto seriózním periodiku nepublikovatelnými výkřiky.

Sobotní ráno nás přivítalo slunečními paprsky, takže i kolega Karel, byť s reptáním (již bez zde nepublikovatelných výkřiků), ale přece jen vstal, a usedli jsme za volanty našich vozidel, abychom se za ranního oparu, který jsme svými ekologickými vozy malinko zahustili, vydali na trať dopolední etapy po Orlických horách. Vzhledem k tomu, že pořadatelé avizovali pohodovou jízdu, někteří účastníci si řekli, že nebudou potřebovat všechny dva válce a zkusili to s jedním. To se ale pěkně sekli, po úvodních kilometrech mírného stoupání do Žamberka trošku přitvrdilo do Rokytnice a pak následoval výjezd na pevnost Hanička, kde i dva válce měly co dělat. Snad, aby to Štěpán od některých neschytil, nahnal většinu účastníků zchladit se na dvě hodiny do útrob pevnosti. My ostatní, kteří jsme ochlazení nepotřebovali, jsme využili přestávku jako obvykle k pokecu a občerstvení, k fotografování a poslechu dobové hudby z našeho gramofonu.

Protože se prohlídka trošku protáhla, čekal nás zrychlený přesun do lázeňského městečka Brandýsa nad Orlicí, až se ze zamaštěného brzdového obložení kouřilo. (Víc to kouřilo, než brzdilo.) Cestou z oběda jsme douspokojili naše chuťové pohárky v místní vyhlášené cukrárně, brandýské koláčky, to se nedá popsat, to se musí zažít. Těsto se rozplývá v ústech, tři druhy náplně v jednom koláčku doplňují jeho lahodnou chuť, natáhnout se do trávy, přivřít oči, poslouchat šumění větru ve větvích, cinkání startérů v dáli... . Takhle nějak si představuji já, bezvěrec, ráj.



Náměstí je plné lidí, aerovek a slunce. Dokonce kvůli nám (?) i natáhli nový asfaltový koberec přes město. Všichni netrpělivě očekávají start Brandýského okruhu.

Horký vzduch se tetelí, závodnická horečka stoupá, konečně startér dává pokyn k natočení motorů a vyrážíme na trať. Členitý profil okruhu

a omezený výkon našeho motoru, který byl ještě před týdnem na ponku, nedávají mnoho možností k předjíždění, a tak se raději věnujeme mávání nadšeným divákům. V cíli prvního kola rychle měníme posádku, protože i čtyřsedadlová aerovka je pro pět lidí a psa malá a svézt se chtějí všichni, a za potlesku diváků a bez ztráty pozice vyjíždíme stíhat aerovky před námi. To se nám téměř podařilo, a tak spokojenost byla náramná. Po projetí cílem jsme se s vozy seřadili tak, jak je vidět na fotografiích z třicátých let a po nezbytném focení jsme se vydali zpět na základnu v penzionu Koliba.

Ale to ještě nebyl konec. Po večeri dostal každý účastník opět krásnou plaketu a naše posádka dokonce i putovní cenu - krásný kovový model Aero 30. Nevíme sice přesně za co, ale zřejmě za masovou účast na soutěži. Takže tím je jasné, že za rok se opět sejdem a ne jen proto, že musíme přivést cenu Štěpánovi, ale hlavně pro bezvadnou atmosféru na soutěži.

Dobrou náladu ještě umocnila večerní návštěva Vysokého Mýta, kde probíhala akce Sodomkovo Vysoké Mýto letos věnovaná značce Aero. Příjemně nás naladil známý showman Ondřej Havelka a jeho Melody Makers a potom došlo k dlouho očekávanému představení renovovaného vozu Aero 50 Dynamic. Ale to už je jiný příběh a o něm napíše snad někdo jiný více.

A to byla taková hezká tečka za tím naším případem.

Děkujeme všem pořadatelům a zase za rok.

Za Šlesingerovi z Černošic - Jindra

Více foto na www.aero-auto.com nebo www.spaa.cz



Aerovka vzorem!



Pokaždé, když si přečtu úvodník šéfredaktora Aerovkáře Pepy Kňourka, mám výčitky svědomí, že patřím k těm, kteří si časopis rádi přečtou, ale kromě zaplacení předplatného neudělají nic pro to, aby mohl časopis dál vycházet. Myslím tím alespoň něco napsat. A tak jsem ve slabé chvílce, když jsem panu šéfredaktorovi ukazoval dárek, který jsem dostal k padesátinám, související s Aerovkou, slíbil, že tedy o tom dárku něco napíšu.

Bohužel, patřím k aerovkářům renovátorům, kteří o renovaci svého vozidla více "mluví" než na něm pracují a výsledek je stále v nedohlednu. Vozidlo Aero 30 vlastním 25 let, svezl jsem se v něm pouze jednou a to, když jsem ho koupil a s bráchou táhl na laně do nové garáže, kde jsem ho velmi rychle rozebral. Od této doby do dnešního dne mám téměř hotový podvozek a čeká mě oprava karoserie. Doufám, že další renovace bude probíhat mnohem rychleji. Moje původní představa byla zrenovovat automobil do svých padesátých narozenin. Teď už si říkám: "Snad se dožiju toho, abych se opět svezl v Aerovce silou jejího motoru - né na laně."

V běhu času, kdy jsem "renovoval" vozidlo, sháněl náhradní díly a vše co s Aerovkou souvisí od literatury, prospektů a pohlednic až po kuchyňské váhy, jsem nikde neobjevil nic, co by se týkalo kuřáckých potřeb (mimo elektrického zapalovače na palubní desku). Což mě jako celoživotního nekuřáka zaujalo natolik, že jsem se rozhodl něco pro to udělat!

Jak už to bývá, v předvečer mých padesátých narozenin, vyslali kolegové z práce, "průzkumníka", co ty má narozeniny, co oslava a že i tedy nějaký ten dárek na památku a tak ... A tehdy jsem dostal nápad! Můj otec kdysi kouřil dýmku a tak jsem si řekl, jiní přestávají kouřit, proč bych já pro změnu nezačal! Ostatně se říká, že dýmka zas tak škodlivá není?! Svým kolegům jsem sdělil, že bych si přál dýmku inspirovanou mým oblíbeným automobilem Aero 30. Takovou, kterou nemá nikdo na světě a nikdy mít nebude! Prostě ORIGINAL! Reakce byla velice rychlá. Když jsi tak ... sežeň si ji sám a my Ti ji zaplatíme!

Začal jsem pátrat na internetu, obcházel prodejny tabáku, sháněl literaturu a po týdnu usilovného pátrání se dostavil výsledek!



Takhle dýmka a kazeta vznikaly

Objevil jsem a vzápětí navštívil pana Kloučka, který je výrobcem a současně návrhářem dýmek značky JAN PIPES. Je to profesionál, který se dýmkařskému řemeslu učil přímo v jeho kolébce, francouzském městě Saint-Claude. Když jsem mu sdělil mé přání mít originální dýmku "aerovku", kterou nikdo a nikdy byt jen v kopii mít nebude, byl velice vstřícný a můj nápad ho velice zaujal. Setkání bylo úžasné! Přivezl jsem mu dobové prospekty automobilů Aero 30, u kávy jsme probrali moje představy a potom mi pan Klouček ukázal výrobu dýmek s velice poutavým a zajímavým vyprávěním. Po několika hodinách jsem příjemně naladěn odjel domů s tím, že mi pošle nějaké návrhy. Po 14 dnech netrpělivého čekání mi pan Klouček poslal téměř hotový návrh dýmky. Byl jsem nadšen! Jediné co jsem připomenul, bylo zhotovit na dýmku nápis Aero, vyrobit originální krabičku a "náradí"!



Hotová dýmka a nebo ... *... "přední blatník AERO 30?"*
V den D jsem se vypravil do Kostelce nad Černými Lesy pro svůj na-

rozeninový dárek. Zvědavost a napětí bylo obrovské! Obrázky jsou hezké, ale jaká bude skutečnost? Zkrátím to. Na sametu v dřevěné krabičce ležela nádherná a originální dýmka dokonale inspirovaná automobilem Aero 30!!! Při oslavě narozenin měla ze všech dárků největší úspěch!

Na závěr mého psaní na téma "Kam až může vést láska k automobilům Aero" chci dodat, z této dýmky si zakouřím až ve své hotové Aerovce! A ještě jednou velice děkuji panu Kloučkovi za krásné umělecké dílo!

Zdravím všechny veteránisty a zejména pak ty, kteří zdárně dokončili renovaci svého historického vozidla.

Pavel Ferro



Dnes krom jiného uvádíme v Technické rubrice další výkresy dílů kliky A 30 jako doplněk kusovníku.

Generálkujeme motor (nejen) A 30

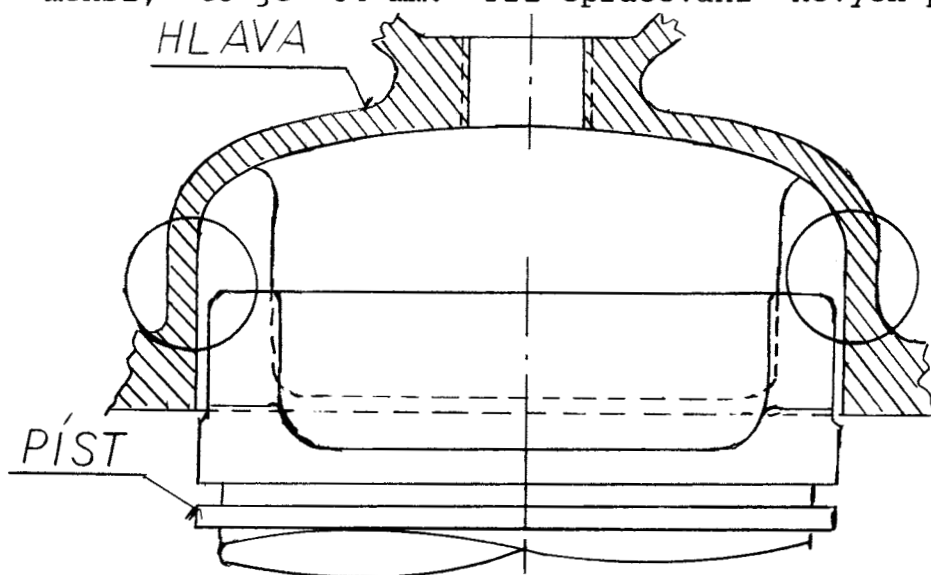
V Aerovkáři č. 2/2002 se zmiňuje P. Klusák o možné problematice při montáži hlavy na motor po výbrusu s novými písty. Věnujme se této problematice podrobněji.

Specializované firmy pro výbrusy motorových bloků v dnešní době provádějí tuto operaci včetně dodávky opracovaných pístů i s kolyčky, pístních čepů a kroužků. V poslední době bývají i kroužky upraveny přesně na průměr výbrusu s vůlí cca 0,15 mm. Zbývá pouze vypilovat do kroužků zářezky pro kolyčky. Zkušenosti s výbrusem lze hodnotit jako velmi dobré.

Bloky, které dáváme k výbrusu, byly již broušeny vícekrát a původní základní průměr 85 mm se mnohdy blíží až k 88 mm, což je považováno za možné, ale nedoporučené maximum. Odborné firmy znají potřebné rozměry a tolerance pro výrobu pístů k danému výbrusu válců a běžně nepožadují původní výkresy. Průměr pístu v jeho hlavě (část, která zasahuje za provozu do hlavy motoru) je pro původní vrtání válců 85 mm o 1 mm menší, to je 84 mm. Při opracování nových pístů pro větší průměr

výbrusu je však průměr hlavy pístu volen v nějakém poměru k jeho průměru v pracovní části, to zn. větší než původních 84 mm, přičemž průměr vybrání v hlavě motoru se pochopitelně nemění.

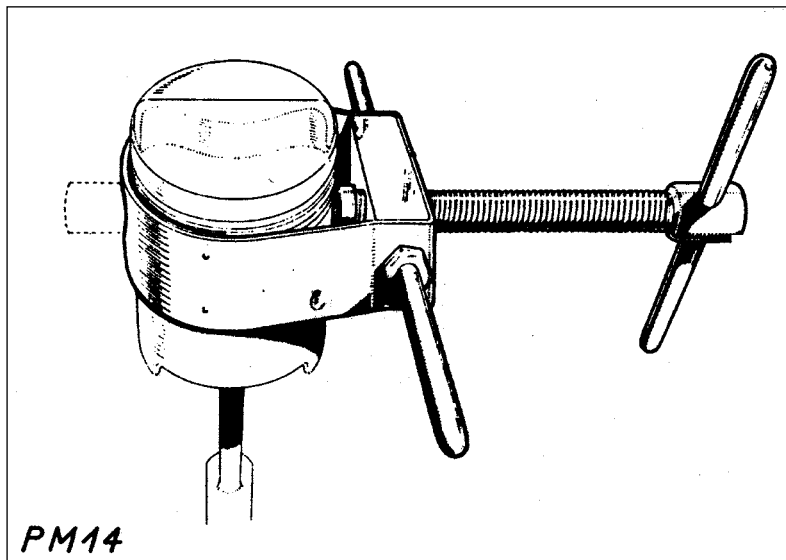
Je bezpodmínečně nutné po zúhlování pístů (resp. ojnic), ještě bez pístních kroužků, osadit pevně celou kliku do bloku motoru a vyzkoušet zda písty nenarážejí na hlavu - bez těsnění! Je vhodné přitlačovat hlavu k bloku pouze



Kroužky ozn. místa, kde může nejsnáze dojít ke styku pístu s hlavou

rukou a otáčením setrvačnicku cítíme sebemenší ťuknutí pístu o hlavu. Nenechte se mýlit domněnkou, že slabé ťuknutí nevadí a po osazení těsnění již k němu nedojde. Jak je patrné z výkresu, píst běžně nenarazí tvrdě do horních ploch hlavy motoru (vyloučeno to také není), ale do postranních stěn hlavy - ta se navíc v těchto místech kónicky zužuje - ze schématického obrázku to není příliš patrné. Proto se může stát, že i při osazení těsnění bude píst ťukat úplně stejně jako bez něj.

Z vlastní zkušenosti vím, že ani pečlivým odstraněním ťukání bez těsnění nemusí být vyhráno.



Tovární pomůcka pro montáž pístních čepů

no to, že časem může být klepání intenzivnější.

Při první zkoušce osazení hlavy motoru (písty ještě bez kroužků) natřeme celou plochu té části pístu, která zasahuje do hlavy barvou a obrousíme všechna místa na pístu, která se otisknou na hlavě. Potom je vhodné nanést opět na tuto celou plochu souvislou vrstvu cca 0,5 mm nějaké stabilnější pasty (osvědčila se např. barevná tužší zubní pasta) a opět nekompromisně opilovat místa styku s hlavou válců. Píst se hlavy může dotýkat po celém svém obvodu, ale nejchoulostivější místa jsou vyznačena na obrázku. Svou roli může hrát dokonce i vůle hlavy ve svornících - volně nasazenou hlavou lze o nějakou desetinu milimetru posunovat. Když na všechno budeme dbát, tichý chod motoru (pokud to o aerovkových motorech lze říci) je zaručen.

Různými úskalími při renovaci motoru se budeme zabývat častěji.

- JK -

Konstrukční řešení ohebného hřídele

Otáčivý pohyb se na rychloměr přenáší ohebným hřídelem. Jedním koncem je ohebný hřídel obvykle připojen na vývod u převodovky a druhým koncem k rychloměru (obr. 1). Ohebný hřídel se skládá ze dvou částí, a to z vlastního ohebného hřídele a z ohebné pancéřové hadice.

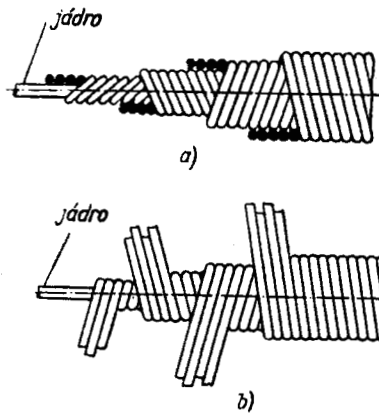
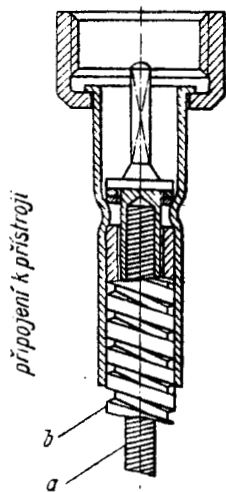
Vlastní ohebný hřídel je z ocelového drátu, vinutého v několika vrstvách střídavě na jádro. Pro rychloměry a otáčkoměry je hřídel vinut ve čtyřech vrstvách a průměr celého hřídele je 4 mm (obr. 2).

Ohebná pancéřová hadice je vinuta z ocelového pozinkovaného pásu, který je tvarován tak, že závity svým profilem vzájemně do sebe zapadají a těsnění mezi spoji je provedeno kordovou nití. Pro rychloměry a otáčkoměry používáme ohebných pancéřových hadic o průměru 9 mm (obr. 3).

Z obr. 4 je patrna konstrukce ohebného hřídele. Ohebný hřídel 1 je volně uložen v ohebné pancéřové hadici 2, která ho chrání před poškozením a nedovoluje, aby se ohebný hřídel při otáčení svinoval a přenášel trhavý pohyb. Ohebná pancéřová hadice tvoří současně schránku pro mazací tuk, ve kterém se hřídel otáčí. Na obou koncích ohebné pancéřové hadice jsou nalisovány koncovky, a to jedna k rychloměru 3 a druhá k převodovce 4 a volně nasazená matice pro připojení k rychloměru 5. Také na obou koncích vlastního ohebného hřídele jsou nalisovány unašeče pro připojení k přístroji 6 a k převodovce 7.

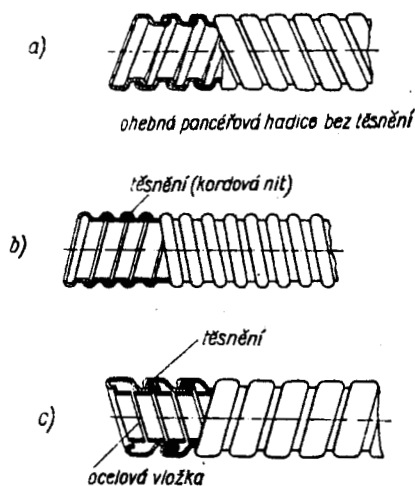
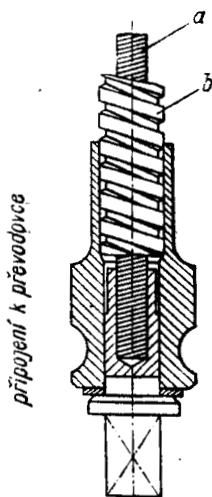
Je důležité, aby ohebný hřídel nebyl příliš natahován nebo stlačován a na svém průměru nesmí být promáčknut příchytkami, které ho upevňují. Také je nutno dbát, aby při vedení ohebného hřídele bylo co nejméně ohybů (max. tři), a to o poloměru minimálně 150 mm. Nesprávným vedením ohebného hřídele nastává u rychloměru kmitání ručičky, protože ohebný hřídel je ve svém otáčení brzděn v ohybech o stěnu pancéřové hadice a může dojít k překroucení. Ohebný hřídel nevedeme v blízkosti tepelných zdrojů, protože se mazací tuk teplem rozehřeje a vytéká. Při provozu je nutno ohebný hřídel občas promazat, a to nejlépe tukem s nízkým bodem tuhnutí.

U vozů Aero 30 byl tachometr poháněn z pravého zadního kola přes



Obr. 2 Ohebný hřídel:

a - ohebný hřídel čtyřvrstvý — vrchní vrstva má pět drátů; b - ohebný hřídel čtyřvrstvý — vrchní vrstva má čtyři dráty.



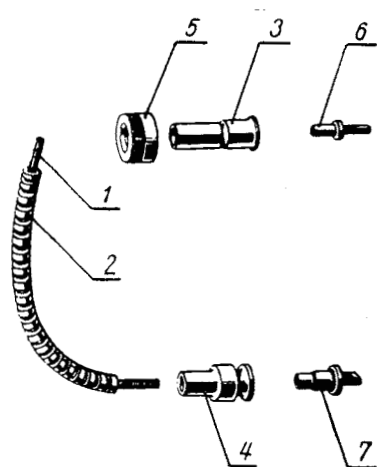
Obr. 1 Ohebný hřídel:

a - vlastní ohebný hřídel; b - ohebná pancéřová hadice.

Obr. 3 Ohebná pancéřová hadice:

a - ohebná pancéřová hadice bez těsnění; b - ohebná pancéřová hadice s těsněním; c - ohebná pancéřová hadice s ocelovou vložkou a těsněním.

převodovou skříňku, zhotovenou ze šedé litiny. Vozy vyrobené r. 1934 do 9. série, měly převod náhonu tachometru 2:1, od 9. série byl změněn převod na 1:1, bronzová kolečka převodu dodala firma Smolík. Od 1. série r. 1935 byl převod tachometru v celé sérii 1:1 s litými bronzovými kolečky. Náhon tachometru byl od 21. a 25. série nahrazen přímým pohonem z levého zadního kola, převodová skříňka vypuštěna (sestava L 2165). Převod byl od tohoto provedení 1:1, bowden náhonu levotočivý.



Obr. 4 Ohebný hřídel

1 - ohebný hřídel; 2 - ohebná pancéřová hadice; 3 - koncovka k rychloměru; 4 - koncovka k převodovce; 5 - převlečná matice k připojení rychloměru; 6 - unášeč k rychloměru; 7 - unášeč k převodovce.

Při konstrukci náhonu došlo ke změně závitu koncovky pro připojení k tachometru - do 54. série byl závit M 17x1,5 a od 54. série M 18x1,5 (výkres č. L 6135 z 19.3.1940 a výkres č. L 6155 z 25.7.1945). Koncovka pro připojení k vývodu kola v provedení dle ČSN AU 5.3A má závit M 22x1,5.

Délka náhonu tachometru byla uváděna pro Aero 30 limuzina kabriolet 3450 mm, pro otevřený 2 a 4 sedadlový vůz 3350 mm (shodně na obou výkresech L 6135 a L 6155).

Za povšimnutí stojí položky v "Katalogu výzbroje pro motorová vozidla" z r. 1958, kde Mototechna uvádí na str. 13 a 14 náhon pro Aero 30 v délce 2700 mm (výr. čís. N 108-2700) a pro Aero 500, 662 a 1000 ccm náhon délky 2000 mm (výr. č. N 603-09-2000).

Pozn. redakce - Tato část katalogu Mototechny byla uvedena v Aerovkáři č. 1/2006.

Petr Klusák

Pozn. redakce -

V kusovníku A 30 a dobových seznamech náhradních dílů najdeme tyto údaje:

L 6066	náhon tach.	Jäger	2400 mm	-	později 2700 mm
L 6067	"	"	V.D.O.	2400 mm	" 2700 mm
L 6068	"	"	Prema	2400 mm	" 2700 mm
L 6069	"	"	V.D.O.	2600 mm	
L 6070	"	"	Prema	2600 mm	
L 6072	"	"	Jäger	2600 mm	

Tyto náhony platí pro otevřené a zavřené vozy (dle délky) - náhon z pravého kola.

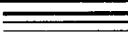
Pro model 1939 - L 6087 náhon tach. V.D.O. 3650 mm (otevřený vůz)

L 6088 " " V.D.O. 3750 mm (zavřený vůz)

Pro model 1939 byla délka určena tím, že náhon byl veden již z levého kola, přecházel na pravou stranu vozu až do motorového prostoru, kde byl veden přes benzinovou nádrž (na pravém třmenu nádrže byla pro něj přibodována příchytky) a za víkem nádrže (ve svislém plechu) byla průchodka, takže náhon směřoval téměř přímo k tachometru. Později - jak je uvedeno v článku P. Klusáka - byl náhon opět veden pod palubní deskou, tudíž byl kratší.

- JK -

JOS. KUDRNÁČ A SPOL.

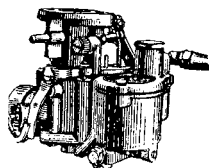
GUMOVKA  NÁCHOD

VEŠKERÉ PRYŽOVÉ
POTŘEBY PRO

AUTO - MOTO - VELOPRŮMYSL

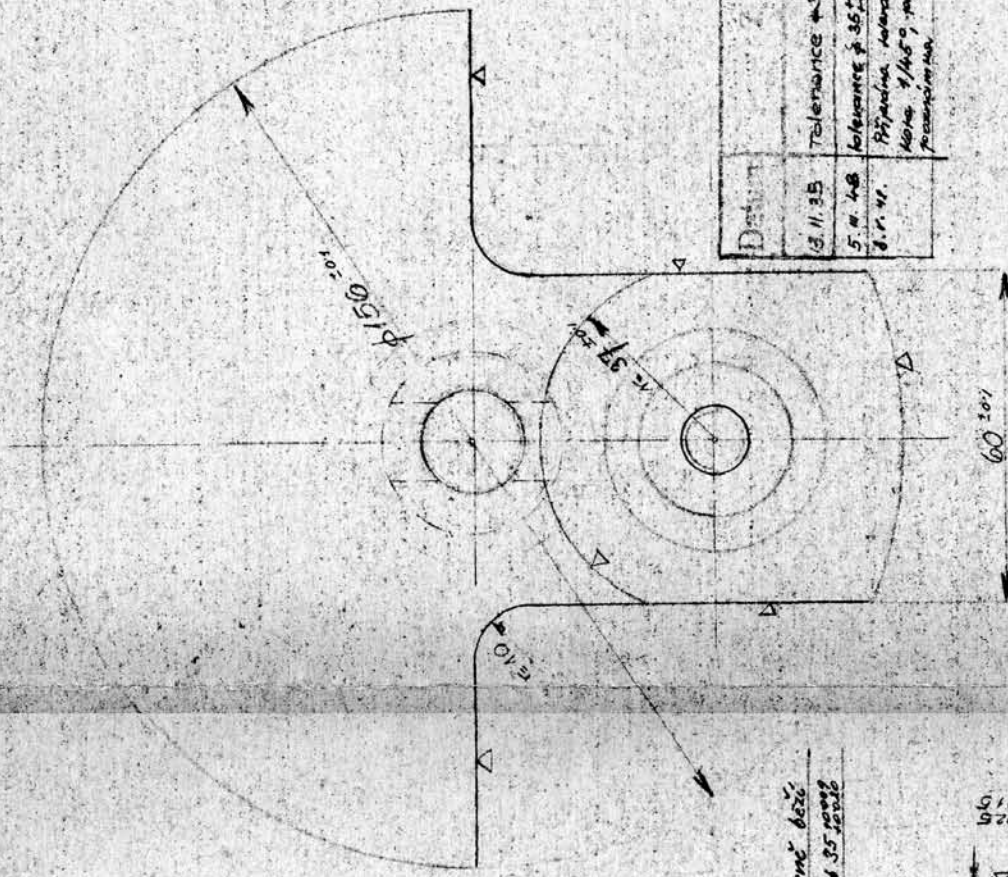
OKENNÍ TĚSNĚNÍ PRO AUTOKA-
ROSÁRNY, PRYŽOVÉ KOBERCE,
STUPAČKY, VELO PNEUS EVERIT
PRODEJ POUZE PŘEKUPNÍKŮM

**SPLYNOVAČ
STROMBERG**



Automobilisté, používající této značky, jsou nadšeni výkonem a nepatrnou spotřebou. Svědčí o tom velký počet splynovačů STROMBERG, montovaných na místo jiných značek.

DĚNES & FRIEDMANN, PRAHA-SMÍCHOV
VÍDEŇ - BERLÍN - BUDAPEŠŤ - DETROIT

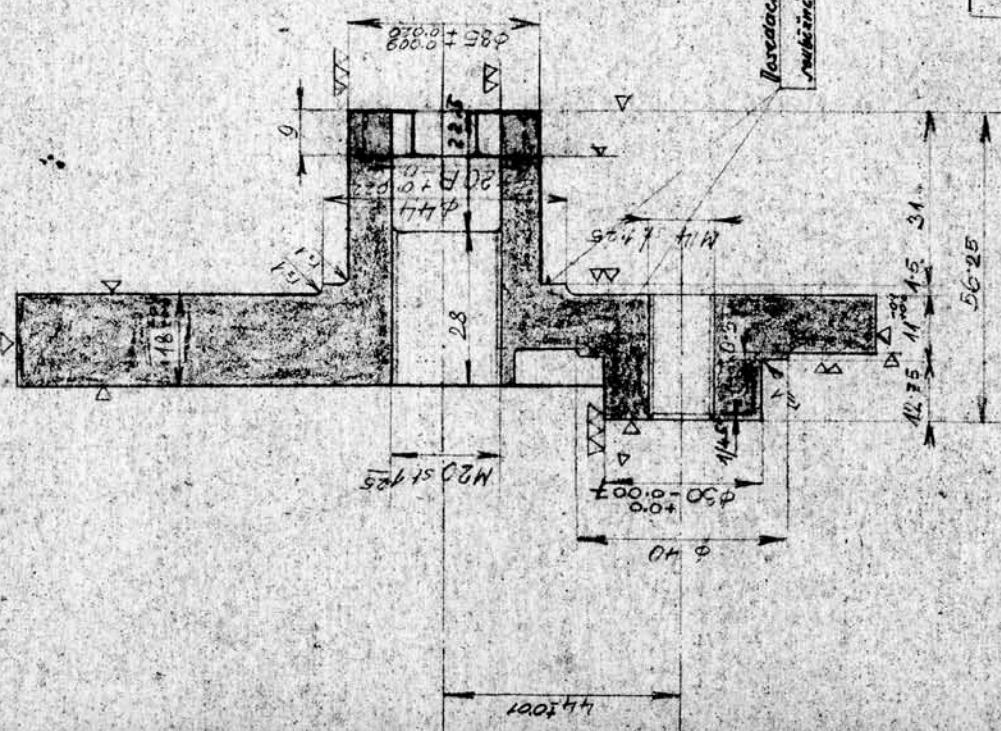


Datum	Průběh
13. 11. 35	Tolerance ± 0.005 na ± 0.02 507
5. 12. 35	Tolerance ± 0.002 na ± 0.002
8. 1. 36	Připraveno, sestaveno v tov. 40. 1935, u zápisu 18. 1. 36 Klas. 1/145, přel. v. 1. 1935, u zápisu 18. 1. 36 Připraveno

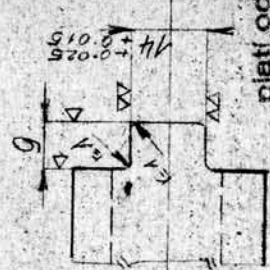
Náhrada za 17
od 1201 1024

AERO-PRAHA

Číslo výrobku	3. IV	Čís. modelu	1201 1024
Podpis	Bar	Datum	1935
Podpis	Klikový hrudník	Číslo výrobku	1201 1024
Podpis	1	Podpis	C. N. S. b. J.
Podpis	1	Podpis	1201 1024



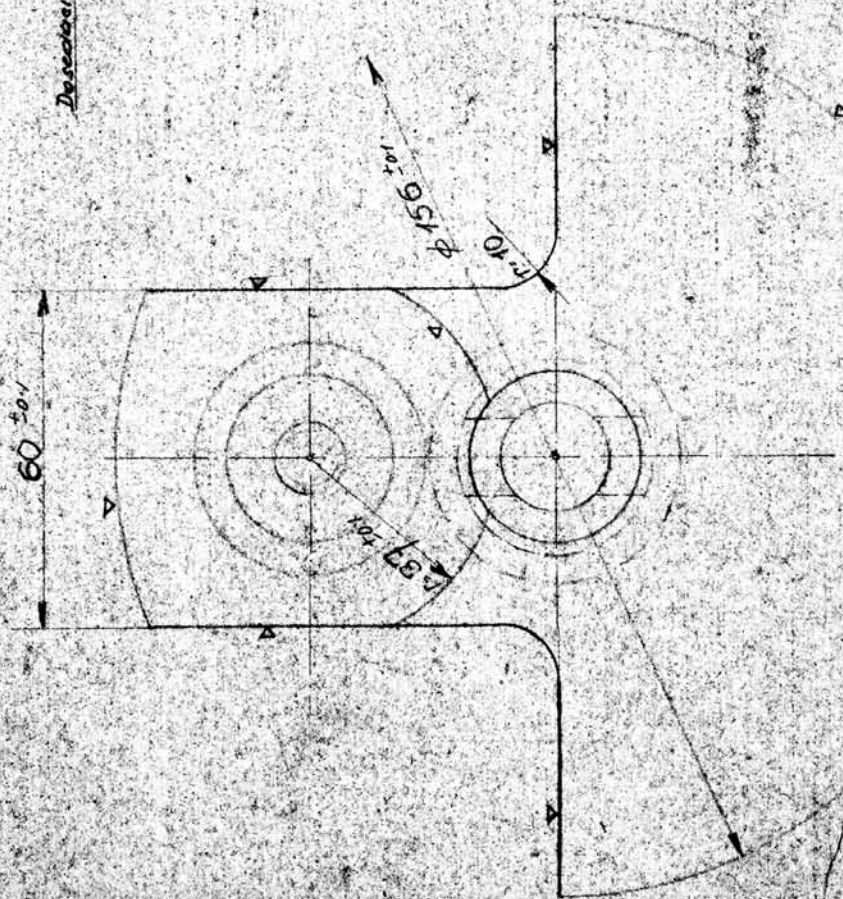
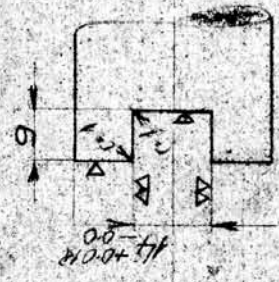
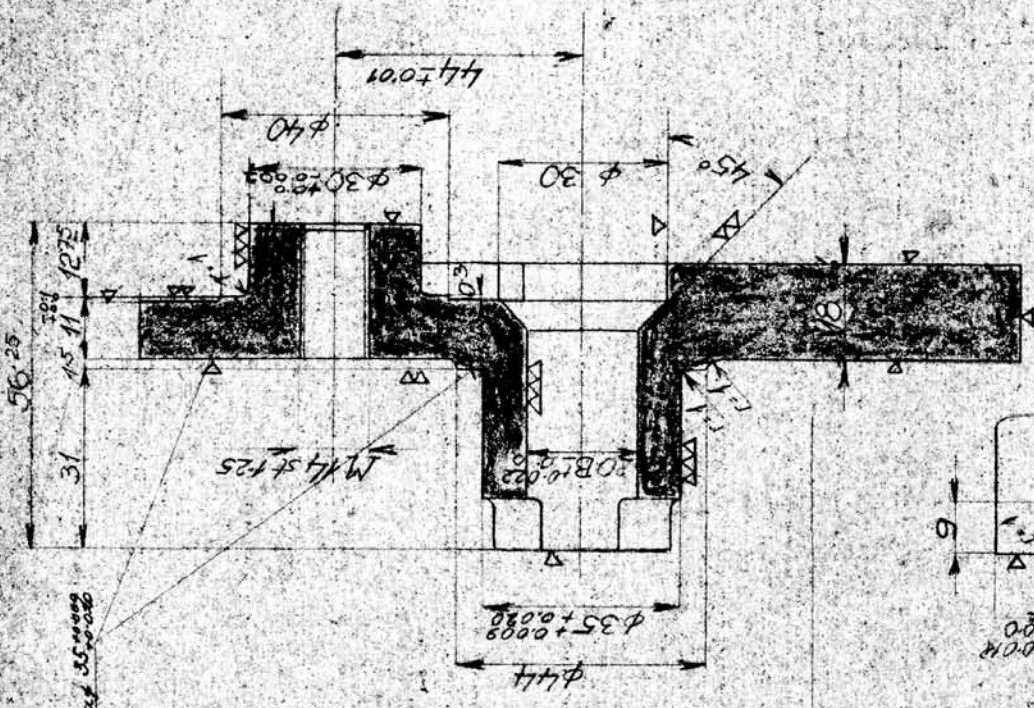
Izvedací plochy průměrně bývají rovinné a kolmé s φ 35 servisu



plati od
náhrada za
plati do 1900 v. v. č.
náhraden L 308
v. v. č. pod

1201 1024

Desecovací plochy přesně rovnoběžné s osami nosů 35-00000



Datum	Projevitel	Proj.
10.11.35	Telefance u 400 ± 0,005 na φ 30 ± 0,009	7
3.11.48	telefance φ 35 ± 0,005 na φ 35 ± 0,009	7
2.1.54	příprava povrchů, kolování v mobilním přístroji s přesností ± 0,015 / 1450	7

Náhrada od 1201 vozů
PRAHA

Číslo	1	Material	C. 4 S. 32
Projevitel	B.	Datum	3.11.35
Kontrola	K.	Čís. modelu	1450

1900. v. v. č.

L 309

L 234

Historie jedné Aerovky

6. pokračování o renovaci A 662 od F. Kunderáta

3. Kontrola a přezkoušení.

Tuto operaci musíme provádět velmi pečlivě, jinak by se mohlo stát, že již sestavené dynamo je nutné znovu rozebrat. Rozebrané a očištěné dynamo rozložíme na pracovním stole. Nejprve kontrolujeme kryty a řemenice. U krytů zjistíme, zda nejsou deformovány nebo nejsou-li z jiného typu dynama. Při kontrole řemenice se přesvědčíme, zda sedí dobře na hřídeli, je-li drážka pro pero neporušená a zda není řemenice deformovaná.

Nyní zkontrolujeme stav izolací statoru, rotoru a komutátorového štítu napětím 230 V přes žárovku. Použijeme žárovku 230 V/15 W zapojenou do série na síť se dvěma ohebnými vodiči s odizolovanými hroty. Při zkoušení je třeba dbát zvýšené opatrnosti, aby nedošlo k úrazu elektrickým proudem. U budícího vinutí statoru se přesvědčíme, není-li přerušeno tak, že hroty žárovkové zkoušečky přiložíme k oběma vývodům. U nepoškozeného vinutí musí žárovka svítit. Potom přezkoušíme izolaci vinutí mezi libovolným koncem vinutí a kostrou statoru. Některá zahraniční dynama mají jeden konec vinutí spojen přímo s kostrou statoru. V takovém případě musíme nejprve toto spojení přerušit. (pozn. redakce - Při této zkoušce žárovka nesmí svítit!) Dále pak zkontrolujeme stav budících cívek, nejsou-li uvolněné a jsou-li spoje a vývody vinutí v pořádku. Prohlédneme také plášť statoru a kolíky zajišťující správnou polohu štítů.

Vinutí rotoru přezkoušíme tak, že jeden hrot přiložíme na některou z lamel komutátoru a druhý hrot přiložíme na hřídel rotoru. Žárovka nesmí svítit. U rotoru pak ještě zkontrolujeme stav vinutí a hřídele, včetně závitu na jeho konci. Prověříme poklepáním malým kladívkem, nejsou-li uvolněny lamely komutátoru a není-li komutátor rozpájený. Rotor také přezkoušíme na mezizávitový zkrat. Vzhledem k tomu, že pro tuto operaci je potřeba speciální zkoušečka, kterou vlastní obvykle jen odborné opravny, nebudu se tímto zabývat a doporučím se s tímto obrátit na některou elektrodílnu.

Izolační podložku odizolovaných kartáčů přezkoušíme přiložením jednoho hrotu na odizolovaný držák kartáče. Druhým hrotem se dotkneme nenalakované části štítu. Je-li izolace vadná, žárovka se rozsvítí. U komutátorového štítu zkontrolujeme jeho celkový stav, není-li někde prasklý, nejsou-li poškozeny držáky kartáčů, včetně závitů pro šrouby, dále pak péra kartáčů a není-li otvor pro ložisko nadměrně opotřebován. Prohlédneme břemenový štít, zkontrolujeme stav a počet šroubů, podložek, matic a klínků. Zkontrolujeme stav a délku kartáčů a upevnění přívodů. Překontrolujeme svorkovnici.

4. Doplnění materiálu.

Na základě kontroly a přezkoušení dynama doplníme vadné nebo chybějící díly.

Pokračování příště.

KuFr

OSVĚDČENÉ JAKOSTI


SHELL AUTOOLEJE
PRO VŠECHNY DRUHY
MOTOROVÝCH VOZIDEL

SHELL MAZADLA
PRO PRŮMYSLOVÉ ZÁVODY

SHELL ASFALTOVÉ ŽIVICE
PRO GUMARENSKÝ PRŮMYSL
A STAVBU SILNIC

TELEFON 338-46

SHELL PRODUKTY MINERÁL. OLEJŮ, PRODEJNÍ SPOL. S R. O., PRAHA I, PERLOVA 1



ZNAČKA

Navštivte autosalon stánek č. 39!

KRALUPOL

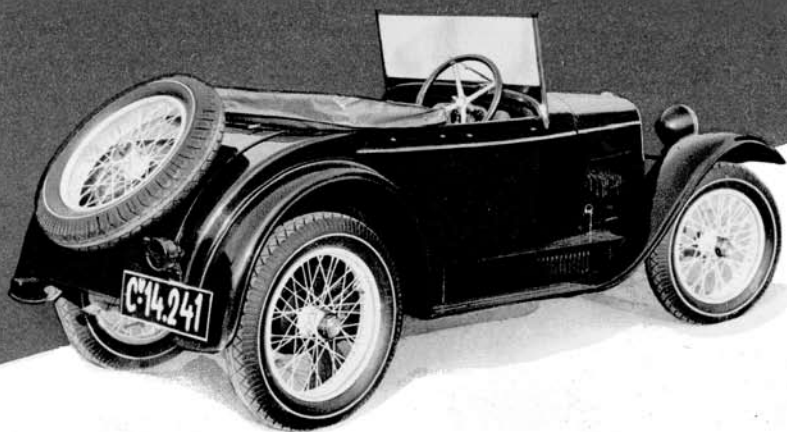
MOTOROIL



KRALUPSKÁ RAFINERIE MINERÁLNÍCH OLEJŮ

Praha II., Hybernská 44, telefon 24456 serie

784



Myslete také trochu na sebe!

Po šesti dnech práce v obchodě zasloužíte si jistě, aby neděle patřila Vám, Vašemu zotavení.

Vsedněte v neděli do auta, vyjeďte si vesele do přírody, užijte slunce, vzduchu a koupání a uvidíte, co Vám takový den odpočinku dal síly pro nový životní boj, zaradujete se, jak se opět v osvěžené mysli vynořují nové, dobré nápady.

Zpravodaj "AERO CAR CLUBu" Praha.

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

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero
v abonentním nákladu. Ročník XXXXVIII., číslo 4, r.v. 2008.

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