



2010

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



č. 1



Vážení aerovkáři,

statistika o dopravních nehodách za první dva měsíce letošního roku přinesla potěšující údaj - nejméně mrtvých na našich silnicích za posledních 25 let. Člověku se chce přímo zajásat! Čeští řidiči konečně dostali rozum a jezdí opatrněji! Dopravní experti nás ale hned vyvedli z euforie. Snížení počtu mrtvých bylo zapříčiněno paradoxně extrémními podmínkami na silnicích. Nebývalé množství sněhu a mráz způsobily velké snížení provozu při větším zastoupení zkušenějšími řidiči. U odůvodnění "zkušenější řidič" bych byl ale opatrný. Kdo je vlastně "zkušenějším řidičem" a jak se takový řidič chová za volantem?

Táž statistika přinesla i rozbor nehod, při kterých lidé za toto období zemřeli. Nechce se ani věřit tomu, že nejvíce mrtvých, také za mnoho let, bylo na železničních přejezdech. To je problém, který straší dopraváky již velmi dlouho. Dejme si do souvislosti tyto dva statistické údaje - menší provoz s větším počtem tzv. zkušenějších řidičů a k tomu obrovský nárůst tragických nehod na přejezdech. Nějak to logicky nejde dohromady, že? Vyplývá z toho, že "zkušenější řidiči" jsou zřejmě větší hazardéři a celkový menší počet mrtvých lze asi přičíst jen snížení provozu, které bylo skutečně nepřehlédnutelné.

K nehodám na železničních přejezdech se před nedávnem kdosi vyjádřil v televizním pořadu. Zhodnotil stav našich přejezdů, padla čísla o tom, kolik jich je chráněných a kolik nechráněných, a potom to přišlo. Prohlásil, že v našich předpisech není zásadní věc - jak se má řidič před železničním přejezdem a na něm chovat. Snad větší pitomost k danému tématu jsem ještě neslyšel a doufám, že to nebyl mluvčí ministerstva dopravy, který umí mluvit věcně a na úrovni. Tomu diskutujícímu bych doporučil, aby si přečetl vše, co naše dopravní předpisy říkají o značení přejezdů a chování na nich. Možná by pochopil, že ten, kdo neví jak se na přejezdu chovat, by hlavně neměl mít řidičák a né zahlcovat předpisy nesmyslnými poučkami!

Jeden případ za všechny. Řidič kamionu, naloženého novými automobily, předjel stojící kolonu aut před železničním přejezdem, kde blikala výstražná světla. Vjel přímo před projíždějící vlak ...! Řidič byl profesionál a tudíž i zkušenější !?

Aerovkáři i neaerovkáři, vyhýbejte se, jak jen můžete "zkušenějším" bezhlavým šoférům! Motorismus se však bez nehod bohužel nikdy neobešel a neobejde.

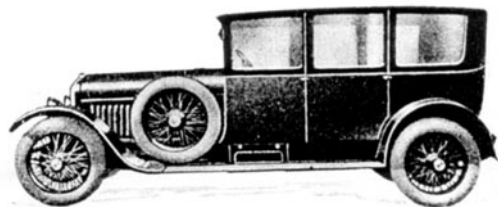
- JK -



Automobil po srážce s vlakem. Na přejezdu dráhy za Kbely se udála nedávno příhoda, jejíž důsledky ukazuje náš obrázek. Řidič automobilu, jsa oslněn světly jiného automobilu, stojícího na druhé straně závor, neviděl spuštěné závory. Najel na ně a vjel na koleje. V tom se už blížil rychlík... Řidič osvědčil podivuhodnou duchapřítomnost. Nejen, že sám vyskočil, ale i cestujícího odtáhl z vozu do bezpečné vzdálenosti. Ač strojvůdce

brzdil ze všech sil, nemohl zabránit srážce, která z automobilu učinila trosky, jaké vidíme jen po leteckých neštěstích.

Časopis AUTO, říjen 1925



Oprava k článku "Vzpomínka na F.A.E." uveřejněném v minulém čísle.

F.A. Elstner jel s vozem A30 do Anglie a Skotska v r. 1934, nikoliv v r. 1935, jak bylo uvedeno. Za chybu se omlouváme a pozornému čtenáři děkujeme za upozornění. - red -

Z historie ACC Praha

Kronika "FIFINY" - pokračování první



Fifina a dítě (vpravo)



Fifina a otec (v kufru)

Tak tady vám představujeme hlavní hrdiny tohoto vyprávění - aerovku Fifinu, otce a dítě Webersinkovy. Ostatní postavy tvoří kompars, projevující se vesměs dobře míněnými, ale zbytečnými radami, ježto tři protagonisté si vždy nakonec nějak poradili, aby po dobrodružném výletě dorazili domů.

Další fotky jsou z Aero Rallye 1973 pořádané v kempu Soběšín na Sázavě. Klasický scénář přípravy aerovky k opravě jakési zadržité poruchy motoru či převodovky začíná diskuzí otce s dítětem na téma "Jak na to?" Následovalo další dějství "uvolnění motoru", kdy dítě nadzdvihlo předek ajry a otec vleže pod ní povoloval matky.

Mezi okounějícími poraděnkami se někteří z vás poznáte a snad si vzpomenete i na členy ACC, kteří už mezi nás nechodí. Mezi kibici jsem byl i já a pamatuji si dodnes, jak trpělivé dítě se mírně tázalo "Táto, už to bude?" a otec zpod ajry hekal "Vydrž dítě, vydrž!". Závěrečný akt dramatu je zachycen na pérovce v minulém čísle, kdy se otec s dítětem skromně děkují obecenstvu a na pařízku je motor připravený pro další představení. Oprava však zřejmě nebyla do-

konalá a krátce po startu do Rallye museli nastoupit do práce tlačitelé.

A teď zpět ke kronice:



Jedeme vlakem do Mokropes podívat se na Fifinku, měli jsme správně namalovaný plán tak jsme to snadno našli. Pan Čech nás tam očekával, šli jsme se podívat na Aerovku, měl tam rekreační chatu se zahradou v rohu plechovou garáž malinkou, otevřeli jsme dvěře, na první dojem to nevypadalo tak zle byla chrpově modrá melisa, stála na špalkách byla uprášená měla pouze moc smutné oči takové zrzavě červené jeden reflektor obyčejné sklo druhý vroubkované, přední kola měla dobře obutá zadní také ale to již nebylo tak vidět poněvadž tam bylo málo místa a nemohlo se k tomu to řádně prohlídnout boudu to plátěnou nemělo jenom štíšku nahore byla z úhelníku boudička zasklený to bylo tenkou slídou oplechovaný tenounkým bílým plechem vše bylo tak fórové přijít větší vítr tak bylo po zasklení Povídám si takhle nemůžu v Praze na ulici garážovat a policie by mě to také neuznala a vyřadila z provozu, to se musí zasklít jedna práce už byla naplánovaná tak to začalo.- Vlezl jsem dovnitř z levé strany povídám si sakra je to

ale hodně malý, povídám dětsko vejdeš se sem strčil tam hlavu ale jo to je místa tady dost, ani jsem si nevšimlže to má jenom jedny dvířka /né dvěře/ jinak to nevypadalo tak zle, motor se nedal zkusití baterie byla úplně vybitá./ --Tak se radím se synem tak co tomu říkáš on na to sava /po francouzky/ de-to.-Pak přišel ještě jeden kupec ze Smíchova Duškova 12. Měl také o to zájem a za deset minut třetí.-Teď záleželo na tom rychle se rozhodnout, uvažoval jsem mám doma trápení s matkou s milou v Jamrtále, ať mám ještě větší trápení s autem není to ta nová má to takových 250 tisíc km za sebou je to z roku 1931.-já jsem tenkrát v těch letech také jinak běhal jenom že tomu autu můžu dát jiné součásti a zase musí běhat skoro jako nový ale mě součásti vyměnit nemůžou. Byl jsem ihned rozhonut řekl jsem B E R U a tím ty radosti slasti trápení nastaly, motoristé mají pouze dvě radosti když to koupí a větší když to prodá.- Dal jsem mu tisíc korun zálohy a že si pro to ve středu přijedeme a tím to začalo?!!! Dojel jsem do Radotína za panem Kotaškou, říci mu že jsem koupil Aero 662. A potřeboval bych od něj seřídít elektriku /on je machr autoelektrikář/ Udělali jsme si rande na středu 8.2. a že to převezeme kněmu do vily ve Slivenci a tam že mě tu elektriku provede.

- Pokračování příště -

Připravil Karel Jičínský, foto Mirek Vít

Z poválečné historie AERO

V roce 1945 napsal JUDr. Vladimír Kabeš do Aero-NOVIN několik článků. Ve 2. čísle (srpen 1945) se věnoval úloze Závodních rad. Je nutné podotknout, že v té době, ještě před znárodněním továrny, byl jejím vlastníkem.

Vladimír Kabeš:

Záleží jen na nás.

Tato úvaha předbíhá záměrně zákonnou úpravu o kompetenci Závodních rad, jež má dle opětovných úředních oznámení vyjít v nejbližších dnech. Účelem jejím není totiž strohé vypočítávání jednotlivých pravomocí Závodních rad a úseků, vyhrazeným správám závodů, nýbrž jen několik postřehů k této nad jiné aktuální a významné otázce.

Je mimo veškerou pochybnost, že závodním výborům prvé republiky nebylo umožněno vykonávat plně funkce, svěřené jim zákonnou osnovou. Naproti tomu nelze dnes žádati, aby soubor osob, stojících dosud stranou přímé tovární správy, obratem samostatně zvládl veškerou spleťtovou mašinerii závodního provozu v úseku technickém i správním, nemluvě o problémech celoprůmyslových, ba všenárodních.

Z těchto dvou skutečností plyne řada poznatků a požadavků: jež si ujasnit a přizpůsobit vyšším zájmům je hlavním úkolem každého podnikového kolektivu, úkolem, dle jehož zřetel možno dobře posuzovat odbornou a morální kvalitu správy závodu i vyspělost jeho osazenstva.

Nemělo by být názorové různosti v tom, že Závodní rada může jen tehdy úspěšně působiti, je-li pokroková správa závodu naplněna upřímnou snahou podpořit její činnost, usnadnit všemožně rychlou její orientaci ve věcech technické a správní organizace a neuzavírat se ničemu, co vede k prohloubení vzájemného porozumění pro velké úkoly dneška.

Je častým úkazem, že dělníci rukou sledují úkosem práci »těch nahore«, vedoucích jichž práce a její výsledky nebyly dosud v zorném poli ostatního osazenstva, stejně jako se v kancelářích mnohdy nedoceňuje nesmírná hodnota každé, i nejdrobnější manuální práce. Oč blíže budou si oba tyto rovnocenné díly podnikové činnosti, když Závodní rady svou přímou účastí na jednáních, poradách, plánování a pod. se seznámí s podrobnostmi administrativy a poznají obtíže technického či obchodního vedení svého závodu! Oč snáze proběhne společné řešení všech sociálních a pracovních otázek, budou-li členové ZR přesně informováni nejen o okamžitém efektu zamýšleného opatření ve prospěch zaměstnanců, nýbrž i o jeho dalších hospodářských, technických a jiných důsledcích!

Víme dobře, že ojedinělé ZR se v pre-revoluční době dostaly přehmatu. Často se poukazuje na jich příliš rozsáhlou improvisaci v oboru laického soudnictví. Než však je za to pokáráme, ptáme se, jaké poměry vládly v oněch postížených závodech před válkou či v době okupace. Jaké porozumění měla správa závodu pro spolupráci s nově utvořenou ZR, jak pojala smysl její funkce? Tam, kde do sebe uzavření byrokrati nedovedli pochopit upřímný zájem a radostnou zvědavost těchto mladých, nezatížených činitelů o běh závodu a přijímali jej jako nepřipustný zásah do své posvěcené autority, tam jistě vyvolali ostrý postřep a reakce, které mnohdy poškodily podnik — je na snadě rozhodnout, zda přímo vinou nově se rodící revoluční složky či nepřímou ztrnulostí

V následujícím čísle (září 1945) na jeho článek reagovala závodní rada. Před válkou již závodní rady ve velkých továrnách existovaly, ale nebylo myslitelné, aby zde přímo působily politické strany. Jejich základní organizace byly v místech bydliště. Toto pravidlo porušili nejprve komunisté. V továrně AERO založili závodní organizaci a následně ji založili i národní socialisté. Společně prohlásili tak zvaný **Koordinační výbor pro továrnu Aero**. Je jasné, že tento výbor plně ovládal závodní radu. Je zajímavé, že strana čsl. soc. dem. se

těch kteří tak houževnatě a nemístně hájili svou nepostradatelnost o všeobornost.

Účast ZR na správě závodu je hotovou věcí. Její rozsah a způsob provádění bude stanoven zákonem. Je ovšem otázkou, bude-li na správné cestě podnik, zapojující svůj právní aparát do práce na puntičkářském výkladu zákonného textu, přiznávaje tak ZR posici nutného zla, nebo ten, pro něž je existence Závodní rady vítanou příležitostí k nejužšímu styku s osazenstvem, k vzájemné výměně názorů a prospěšnému čerpání zkušeností bez ohledu na to, jak její kompetenci formuje zákon.

Závodní rady jsou organickou součástí podniku, nikoliv cizím tělesem. Jsou vyjádřením nezadatelného práva všech pracujících na účast na osudech podniku, iemuž věnují svou práci a své schopnosti. Umožněním důkladné informace o stavu zaměstnanosti, hospodářské situace i vyhlídkách, kterou právě zprostředkují ZR, zvušně se zájem každého jednotlivce o závod, který se pak vsakutku stává »jeho« podnikem, nejen po stránce zaměstnaneckého poměru, ale i v úseku jeho odborného zájmu a osobního vztahu, tak nesmírně cenného pro uvědomělou, radostnou práci.

Za předpokladu podrobné znalosti všech problémů může ZR proniknouti i do tajemných kuchyní velkých koncernů, často sídla krátkozraké a nehospodárné závodní politiky, jejíž ovlivnění ve prospěch národního celku a na úkor sobeckých zájmů jednotlivců nebo mocných skupin bude velkým, ale i nejzodpovědnějším úkolem ZR.

Závodní rada, pracující spolu s sociálně vyspělou správou závodu otevřeně a bez postranních úmyslů na tomto základě, podělí se s ní rada o zodpovědnost za pracovní morálku, celkový výkon a rozkvět podniku, ocení práci každého, jehož činnost pozná zblízka a naučí se ji hodnotit a vyvine se nakonec v nepostradatelný orgán přímého řízení podniku, nikoliv bojem se správou závodu a postupným dobýváním posic, nýbrž dohodou, vzájemným porozuměním a prolutím všech podnikových složek duchem upřímné soudržnosti a spolupráce.

Zdar veškeré této činnosti ZR je, ovšem podmíněn úplnou důvěrou osazenstva, jež bude nejlépe zajištěna demokratickým volebním řádem.

Není naší povinností uskutečňovat dnes, po odstranění reakčních překážek svobodného vývoje, sociální pokrok a nový hospodářský řád způsobem, odpovídajícím vysoké intelektuální vyspělosti našeho národa, — dohodou a spravedlivým doceněním podílu všech pracujících — spíše než stavěním umělých přehrad a uzavíráním se za mě? Uvědomí-li si tento závazek obě strany, sleví-li na podkladě zevrubného poznání partnerova stanoviska ze svých krajních požadavků ve prospěch celku a hlavně, budou-li vždy postupovat s opravdovým zřetelem na životní zájem našeho státu a jeho lidu, pak budeme vsakutku tím vzorem spořádaného sociálního pokroku, jímž si přejeme být.

Pak ovšem, spojení a nerozborní, zlikvidujeme bez obtíží jak reakční pozůstatky autoritativní povýšenosti, tak i zrádné živly rozvratu, které dnes bozorně vyčkávají, zda se v jejich prospěch sepereme.

proti zakládání politických závodních organizací mírně ohradila s námitkou, že do závodů patří organizace odborová, která sdružuje všechny zaměstnance bez ohledu na stranickou příslušnost. Koncem roku 1945 však závodní organizaci založila také.

M. Kraus:

Haló - mluví závodní rada!

V posledním čísle Aero-novin byl úvodník, který každého, kdo noviny čte pozorně a zvědavě, musel zaujmouti. Člen správního výboru podává ruku k opravdu poctivé, tvořivé spolupráci a to způsobem, jenž zavazuje a nás i trochu překvapuje. Ještě nikdy nebylo řečeno s této strany, která nás vedla z části již v minulosti, tolik pravdy a ještě nikdy nevnese tolik světla v ono zákulisí doby předrevoluční, o jejíž špatnosti my, zaměstnanci, mluvili jen šeptem. A nyní hlas, který je jistě na výsost dobře informován, nám dává za pravdu a říká: „Bylo to špatné, nezdravé, musíme začít znovu a jinak.“ A my takové články rádi vítáme, neboť věříme, že to nejsou jen slova, ale že z nich vzniknou činy, činy, jež potvrdí, že dohoda a spolupráce je zde nejen nutná, protože to celková situace diktuje, nýbrž i proto, že i druhá strana a na druhé straně to s tou spoluprací myslí již doopravdy. Vždyť uvažme, že vyhlazení této války v revoluci přineslo kvas i ve vrstvě vládnoucích a dá se těžko předpokládat, že by ona skupina agrárních a velkokapitalistických magnátů, která svými metodami ovládala celý náš hospodářský a výrobní život, nebyla všemi těmi dekrety znemožněna. Ovšem, nic nezміzí se světa úplně. I z této vrstvy tady něco zůstalo; v našem případě je to ta reakce. To však záleží na nás, na pracujících, jak dlouho tady zůstane.

Celkem tedy můžeme říci, že zbytky oné vrstvy, jež prošly revolučním sítem a se kterou dnes spolupracujeme, jsou ony, jež se neprohřešily. Myslí to s pracujícími dobře, pochopily nás i dobu, i když nejsou někdy z nás a byly nám dosud cizí.

Proto jsme uvítali tento článek, ne jako první aktivní čin, ale jako první veřejné vyznání toho, co zde musí být, ochotu ku spolupráci mezi vedením závodu a závodní radou, čili zaměstnanci.

Dnes můžeme již pronést soud o lidech, kteří nás dříve vedli a byli. nuceni opustit závody. Jak byli a pro nás, bohužel, teprve nyní jsou směšni svojí uzavřeností, tak zv. autoritou, plynoucí snad z toho, že nás měli vésti a udělali si z toho, jak jsme již jednou řekli, dobré a hlavně pohodlné osobní zaopatření. Na jeho následky narážíme na př. v továrně Aero každou chvíli ještě dnes a bude dlouho trvat, než budou úplně zahřeny. To se nemůže při opravdu kolektivní spolupráci více opakovat.

I když je pochybné, že závodní rada by snad podnik samostatně vedla, přece její spoluúčast na správě závodu zaručuje klid, správné chápání a hodnocení práce všech složek zaměstnanectva, pomenáhlé vyrovnání skupin dělník-úředník. A kontrola výroby, to je už to nejdůležitější co nás, pracující může přece zajímat.

Atmosféra vztahů v továrně je asi těmito dvěma články dostatečně vykreslena. Za povšimnutí stojí, že v článku závodní rady se o Vladimíru Kabešovi hovoří pouze jako o členu správního výboru. Dá se říci, že pisatelé do Aero-NOVIN ještě zachovávali slušnost ve vyjadřování. To se však změnilo ihned po zestátnění. V 7. čísle Aero-NOVIN (listopad 1945) se na první straně dočteme: *Dělníkova tvrdá pěst se sevřela, aby rozdrtila nenáviděný režim kapitalistů-otrokářů. Ještě nedopadla. Ale dopadne! A pod jejím úderem se zhroutí falešný řád, vláda zlata a vše, co dosud stojí v cestě vítěznému postupu naší myšlenky.*

My již víme, že tvrdá pěst dopadla a také víme, jak to dopadlo. Ještě malý postřeh - v Aero-NOVINÁCH z r. 1945 je mnoho článků na téma, jak se má pracovat, hlavně jinak než dříve, ale nic konkrétního

Za těchto okolností musí se práce státi opravdu radostí a můžeme být opravdu spokojeni, že předpoklady a náležitosti tady stojí a potom: nesplnit je, bylo by dnes opravdu riskantní jak u jedné, tak i u druhé strany.

Než na závěr pošleme několik slov na adresu naší reakce. chtěli bychom se zmínit o tom, že se naše závodní rada snaží starati o to, aby již dnes zaměstnanci věděli, že o ně někdo skutečně pečuje a že slova kolektivní práce „Vše pro pracující“, nejsou jen slova do větru.

V pátek dne 17. srpna byla plenární schůze KSČ a na závěr byly žádány návrhy ve smyslu stížností neb opatření, týkající se našeho hospodářského nebo sociálního života dneška pro krajský sjezd. Jaká radost pro nás členy ZR, když jsme po vyčerpání všech návrhů mohli přechítí námi již týden vypracovanou resolucí, která obsahovala všechny podané návrhy a jež měla být předána na schůzi závodních rad, připravovanou zemským národním výborem.

A k závěru můžeme říci: Prováděl se nábor do uhelné brigády. Všeobecný úspěch. Znovu se ukázalo, že pracující lid je zdravý a krajně obětavý, jedná-li se o blaho státu a ví-li, pro co pracuje. Nechá se přesvědčit, hraje-li se s ním poctivá hra.

My však slyšíme stesky, nárek a často se přesvědčujeme, že to někde vrže, skřípe a hraje falešně. I když nutno přiznat, že to skřípe často i dole a ta dobrovolná disciplína a pracovní morálka není všude na výši. Víme, že to není to pravé, co nám brání, abychom byli se stavem spokojeni. Ne, tam dole ne, tam se to vhodným nařízením dá velmi rychle odstraniti. Zdá se však, že se někde stále snaží, aby to nešlo na jiných místech. A nás to velmi mrzí, pánové, a to je ještě velmi slabé slovo. Proč má stále ten pracující lid z továren, dolů atd. dávat příklady pracovního nadšení, bezměrné obětavosti, proč by to nemohlo jít i na těch úřadech, kde to ještě, jak se zdá, nevyvětrali a jedou po staru. Proč má státní úřad, a ještě k tomu ministerstva, dnes pro znovuvýstavbu tak důležitých resortů pracovat jen 40 hodin?

Jaká je potom pozice všech závodních rad, přesvědčovat osazenstvo, že je všechno správné, když sami vidíme a cítíme, že to pravda není a že mnoho výkřiků má své oprávnění. Vždyť jsme v továrně a to je stát v malém a víme dobře, co se za 4 měsíce dá udělati. Ovšem když se chce. Vše ukazuje na to, že se dostaneme v různých oborech do určitých krizí a že různé elementy pracující třídě nepřátelské ji budou i podporovat, ale pracující třída dosud nevyhodila svůj největší trumf. Použije ho jistě v pravém okamžiku. Vždyť chceme mít skutečně lidovou republiku.

a už vůbec nic o výrobě automobilů a letadel.

V 5. čísle napsal JUDr. Vladimír Kabeš zajímavý článek **Automobilka za války**. Tím dnešní pohled do poválečné historie zakončím.

Vladimír Kabeš:

- JK -

Automobilka za války.

Zbylo nás na sklonku německé moci jen něco málo nad sto a při celkovém mnohatisícovém osazenstvu továrny byl to zlomek skutečně nepatrný. Přesto nebylo by snad spravedlivé, nevzpomenouti dnes této skrovné skupiny, jež stála po celou dobu války v aktivním i pasivním sabotážním boji a to nejen proti dozorčím gestapáckým a vojenským úřadům i stále čenichájcimu Anderlikovi a Dvorzakovi, nýbrž často i proti těm, jimž obava o vlastní bezpečnost diktovála všechno válečné počínání.

Osvědčení statečného a nezištného postojе zaslouží všichni, kdo v těch zlých letech v automobilce vytrvali a pracovali. Byli to dělníci, postižení z části postatně nižšími výdělkovými možnostmi a přece dobře chápající význam svého postavení na této předsunuté a nevděčné poslední výspě mírové výroby továrny Aero, byli to úředníci, kteří — nehyčkání přízní Mocných — riskovali svou všem vyhláškám a nařízením přímo odporující nákupní, konstrukční, výrobní a zkušební činností více než jiní. Ti všichni byli si plně vědomi, oč jde a co jsme si na počátku války slíbili; udržet automobilku v provozu nezávisle na vojenské výrobě ve prospěch říše a převést ji do mírových poměrů ve stavu co nejlepšího.

Jen nás několik, kteří jsme výsledky svých jednání nepředkládali a pro povahu věci ani předkládat nemohli! — při každé příležitosti ku sklizení pochval a uznání, nýbrž se z nich těšili v zájmu společného cíle, víme, jak se bojovalo o zachování automobilové výroby v nejtěžších letech 1941-43, jakým trikem podařilo se nám vymoci materiál na »definitivně poslední« serií 100 limusin, určenou němci původně pro pošty v Tiflisu(!), vyráběnou však teprve r. 1944, kdy se sovětská fronta posunula od Kavkazu daleko na Ukrajinu a dodávanou většinou až dnes našemu svobodnému dopravnictví, víme, jak se přes všechny hrozby a výstrahy prodlužovaly termíny skončení výroby z r. 1943 do 1944, pak na 1. I. 1945 atd., až posledním datem se stal 1. červen 1945.

Věděli jsme, že výroba automobilů v tak zmenšeném měřítku je zcela nerentabilní, věděli jsme však v prvé řadě, že je tmem v oku Bauaufsichtu a všem, kdo šilhalo po našich strojích, zaměstnaných na neválečné výrobě, kdo se těšili na našich zbývajících 90 dělníků, až se zařadí do procesu válečné výroby v říši nebo na zdejších junkersáckých či letovácích galejích. A proto jsme neustoupili a vytrvali až do šťastného konce.

Kromě několika padesátek, zasaun- tročených na počátku války pověstným renegátem Velátem Sicherheitsdienstu, sloužily naše vozy většinou živnostem, lékařům, drobným podnikům a pod., tedy sektoru, poměrně nejvzdálenějšímu přímému zbrojnímu úsilí. Naši snahou bylo zachránit co největší jejich počet pro vlastní území — zde ovšem zasahovali němečtí vládcí býv. ministerstva dopravy a techniky a s nimi spojený Anderlik, rušice tyto pokusy bezohlednými zásahy. Rovněž neblahý »generální zástupce« Jäckel v Liberci vydíral na nás dodávky přímou hrozbou udáním a koncentračním táborem vedoucím automobilky, mocenskými zásahy z Berlína atd., atd. Tento ničeho se neštítící gangster a jeho hohled Riemann budou se asi — jsou-li dosud na živu — odvolávat na všelijaké dvojsmyslné řeči na sklonku války, jimiž mlhavě naznačovali jakési protinacistické smýšlení. Bylo by mně zado- stiučiněním, shledati se dnes s nimi a připomenouti jim jejich jednání z ledna 1942.

Proti těmto krysám vyskytl se zahraniční zástupce státu rovněž němci okupovaného, který brzy postřehl naši hru a připojil se k ní s plnou podporou, jež rovněž nebyla bez riska. Nezapomeneme mu tento postoj, až nám mírový rozvoj zahranič- ních vztahů umožní znovunavázání styků s bratrským jeho národem!

Nebudu zde vypočítávat, co hodnotného materiálu, z části přísně ob- hospodařovaného, bylo prosabotováno na výrobě pěti prototypů. I kdyby tyto vozy v zájmu vyššího plánová- ní příslušných úřadů neměly snad být v budoucnu produktivně zuzitkovány, přec přispěly i ony svým dílem k maření válečného úsilí nepřátel. Ne- budu porovnávat pracovní dobu au- tomobilky, po celou dobu války mi- nimální, se stavem v odděleních vá- lečné výroby. Chci však závěrem této vzpomínky uvést konkrétní data alespoň těch hodnot, jež byly před němci uchráněny a většinou zachová- ny ve prospěch průmyslu naší obno- vené svobodné vlasti:

1) 81 hotových automobilů bylo za- jištěno před německým uloupením za předrevolučního úprku umělým zne- mocněním jízdy a dáno pak k dispo- sici ministerstvu dopravy pro nejn- užší krytí potřeby našeho zdecimo- vaného automobilového parku.

2) V r. 1940 získána byla předstí- ráním falešných údajů o potřebách naší Opravny objednávka 100 třicít- kových a 50 padesátkových motorů, z nichž bylo za 4 roky dódáno cel- kem 8 resp. 17 kusů. Ostatní zby- ly k dispozici poválečné výrobě a podstatně přispějí k urychlení na- šich prvých serií i k zajištění míro- vé potřeby naší Opravny. Ač výro- ba těchto motorů vůbec nepostupova-

la, vyřákali jsme na němcích pro je- jich zaběhnutí celkem 2.200 l. benzi- nu, který byl tak odňat válečným ú- čelům a u nás postupně zkonsumován k zajištění prototypů a ku krytí na- léhavé potřeby vojenských a civil- ních orgánů za revoluce a po ní.

3) 250 pneumatik bylo pod nejrůz- nějšími záminkami zadržováno a za- drženo, ač jejich odevzdání němci po měsíce naléhavě vymáhali. Tyto pneumatiky budou na dlouhou dobu jediným »obutím«, jež máme k dis- posici.

4) 1.500 l. benzinu bylo od počátku války tajně skrýváno a převáženo s místa na místo. Po revoluci připadlo celé toto množství karlínskému N. V.

5) Nejcennější materiál v statisíco- vé nákupní hodnotě a dnes prostě ne- docenitelný byl zatajen při odevzdá- vání, na jehož neuposlechnutí byl u- valen trest smrti. Po vybombování naší nástrojovny pronikly zprávy o tomto našem pokladu a byly činy pokusy použítí ho pro leteckou vý- robu, jež trpěla právě katastrofálním nedostatkem speciálních nástrojů. Za- bránili jsme tomu odstěhováním mimo Prahu do bezpečné úschovy, odkud se nedávno vrátil zpět, aby konal svou službu mírové výstavbě a přispěl — byť jen neúplně — k překlenutí největšího nedostatku na- ší výroby způsobenému osudným náletem.

6) Z velké serie generátorových dílů, kterou jsme museli převzít pro zachování práce našich klempířů a k vyhnutí se přímé vojenské zakázce v zimě 1944 a jež měla být hotova v březnu 1945, dostali němci stěží třetinu. Přísnými příkazy předepsaná 72 hod. pracovní doba byla za půl roku výroby v platnosti necelý tý- den. Naše kapacita byla zlomkem do- dávek mnohem menších a hůře zaří- zených firem, které bez výjimky pra- covaly 72 hodin a byly ovšem účast- ny všech příslušných výhod a zvláš- tních přidělů pracovníkům, jichž se na- še osazenstvo nižší pracovní dobou radostně a samozřejmě vzdávalo.

Těchto několik slov k činnosti na- ší automobilky za války je míměno jako informace ostatních kamarádů - Aerováků, zejména však jako skrom- ný projev díky a uznání všem mým spolupracovníkům v kancelářích i díl- nách; kteří se v těžké posici nezpro- nevěřili svému přesvědčení a dovedli je účinně vyjádřiti skutkem.

V příštích číslech si rádi přečteme něco o výsledcích sabotážní činnosti v ostatních odděleních.

Z archivu ACC

V Katalogu Výstavy lidových vozítek 1948 jsme na vnitřní zadní straně obálky objevili zajímavý inzerát:

Karel Ovesný - Praha XV, Hodkovičky 83:

Projekt dvousedadlového vozítka, které lze během 20 min. změnit v dodávkový valník o ložné ploše 1250×800 mm a nosnosti 200 kg. Motor jest umístěn excentricky, aby tvořil protiváhu řidiči, pouze jedno zadní kolo jest hnané. Obsah motoru je 350 ccm, chlazení vzduchem, podporované ventilátorem. Pneumatiky 4.50×15 — maximální rychlost 75 km/hod. Brzdy mechanické na všechna čtyři kola, náhon od motoru dvojitým řetězem v olejové lázni. Celý agregát motoru mimo válce je z hliníku a je uložen v gumě. Celá karoserie je z jednoho kusu.

Připomeňme si, že pan Ovesný byl zaměstnancem automobilky Aero a během války patřil spolu s pány Hanušem a Fexou do trojice hlavních zkušebních jezdců nově vyvíjeného typu Aero Pony.

Jičínský

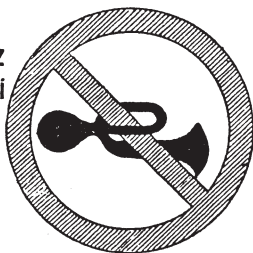
Nové mezinárodní značky pro automobilisty.



ZÁKAZ
PŘED-
JÍŽDĚNÍ



ZÁKAZ
TROUBENÍ



Liga Čs. Motoristů sděluje, že jí byly oznámeny mezinárodní komisí pro silniční dopravu při Společnosti Národů v Ženevě nové mezinárodní značky, které se zavádějí pro "Zákaz předjíždění" a pro "Zákaz troubení a zvukové signalisace". Zákaz předjíždění jest značen dvěma černými směrovými šipkami na bílém poli v červeném, svisle přetrhnutém kruhu, zákaz zvukové signalisace jest značen černou trubkou na bílém poli v červeném šikmo přetrhnutém kruhu, jak znázorňuje připojený obrázek obou značek. (Červená plocha jest značena čárkovaně).

Časopis Aerovkář č. 8 z r. 1936.

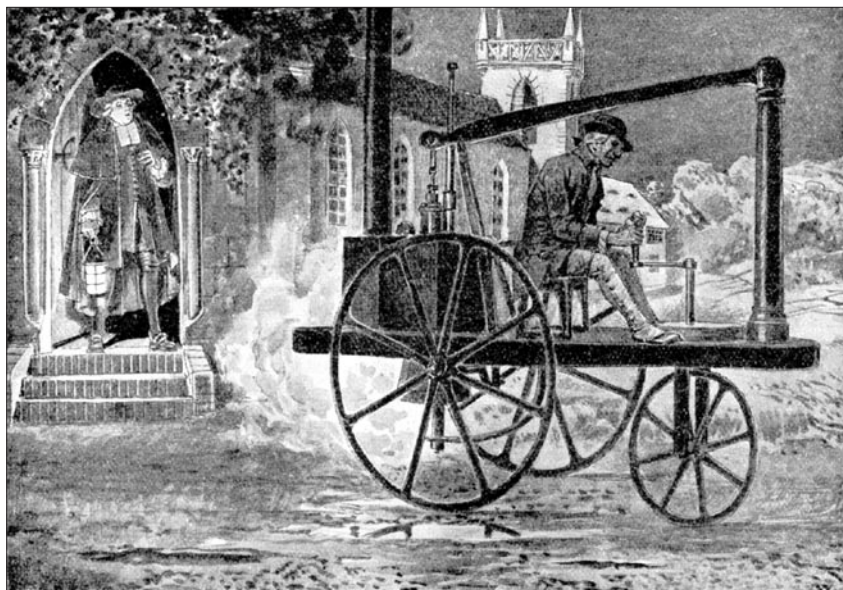
Tak tuhle značku o zákazu předjíždění si asi pamatuje málo automobilistů. Člověku její význam dojde, až když si uvědomí, že se jezdilo vlevo.

- red -

Z knihy V. Heinze a V. Klementa Z DĚJIN AUTOMOBILU z r. 1931 vám nabízíme 2. pokračování o automobilech na páru.

Z historie automobilu

49



PÁRA V DOPRAVĚ

WILLIAM MURDOCK.

Anglie 1784.

WILLIAM MURDOCK (Murdock se narodil r. 1754 v Bellow Mill ze skotských rodičů. Pomáhal otci v udržování různých přístrojů. Chtěje nabýti větších zkušeností, zejména o Wattově parním stroji, který budil už pozornost celé Anglie, vydal se do Birminghamu a jako 23 letý muž našel

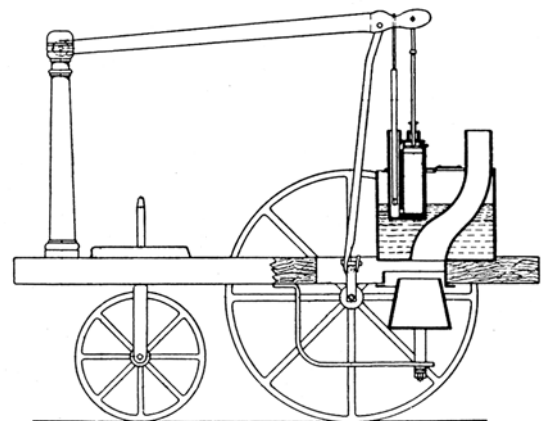
zaměstnání u firmy Boulton & Watt, jejímž společníkem byl slavný Watt. Prodlévaje ve službách firmy v Redruth, zkonstruoval v letech 1781 - 1786 tři modely tříkolových vozů, hnaných parním strojem, poslední značnějších rozměrů. Watt zvěděl z dopisu agentů své firmy o pokusech Murdockových, radil mu, aby jich zanechal. (O Wattově skeptickém mínění o parních vozech viz více ve výňatku z úvodní kapitoly).

Hranolovitý kotel Murdockovy tříkolky byl z mědi s mosaznými spoji. Plechový talíř pod kotlem sloužil jako rošt pro tekuté palivo (líh). Parní válec průměru 3/4 palce byl dvojčinný, zdvihu 2 1/8 palce a byl částečně zapuštěn do kotle. Malý bezpečnostní ventil na přírubě válce byl přitlačován pružinou, vyzkoušenou na maximální tlak páry. Pístní tyč byla spojena s kývavou pákou, otočenou kolem pevného, dřevěného sloupku. Od této páky přenášela pohyb spojovací tyč na klikové zalomení hnací osy. Parní ventil rozvodný je pohybován tyčí od kývavé páky pomocí klínových výběžků. Ventil sestává ze dvou pístků spojených trubkou, kde prostor mezi pístky je stále spojen s parním prostorem kotle. Byl to první model parního vozidla v Anglii vůbec a první



stroj, u něhož pára měla větší tlak než atmosferický a tudíž přímo tlačila na píst. Originál tohoto stroje je chován v Birmingham Art Gallery a model podle něho zhotovený v Kensingtonském museu v Londýně. Legenda vypravuje, že Murdock zkoušeje večer své vozidlo na silniče, vedoucí k vikářství, položenému asi míli za městem, vyděsil nemálo vikáře, jenž šel do města za svými záležitostmi a ve tmě pokládal ohnivý přízrak - jak potom vykládal - za vtěleného ďábla. Murdock nikdy svého vozu neprovedl ve skutečné velikosti a jsa neobyčejně skromné povahy, ustoupil Wattovým radám a dalších prací v tomto oboru zanechal. Trvalé místo v dějinách techniky

upevnil svými pracemi v osvětlování plynem z kamenného uhlí, počavšími už r. 1792, za které ho Král. společnost věd v Londýně vyznamenala zlatou medailí Rumfordovou r. 1808. Po prvé zavedl toto osvětlování v dílnách společnosti Boulton & Watt v Soho, pro které sestrojil také motor na stlačený vzduch (k pohánění soustruhu) a zřídil i výtah pracující se stlačeným vzduchem. Zemřel v Handsworthu v listopadu 1839.



Výňatek z úvodní kapitoly.

V době, kdy Watt nejintenzivněji pracuje o svém parním stroji, začíná se zase proklubávatí myšlenka parního vozu. R. 1759 *Robinson* (v tu dobu student na universitě v Glasgowě a později profesor na universitě v Edinburghu) obrací Wattovu pozornost na tento problém. Watt sice se myšlenkou zabývá, ale nevěří v ni. Když se dovídá od dra *Smalla* v Birminghamu, že v březnu r. 1769 *Francis Moore*, bohatý pláteník, si vzal patent na hnaní vozu parou, Watt oznamuje *Smallovi* své odhodlání zabránit *Moorovi* v použití svého (Wattova) parostroje. Zde snad mluví přirozený vynálezceův zájem chránit ovoce těžké práce. Ale jinde je vidět zásadní jeho nedůvěru k parnímu vozu. R. 1784 sice si vzal patent i na parní vůz, ale jen proto, aby se chránil proti napodobitelům. Neviděl rád práce svého inženýra *Murdocka* v tomto



James Watt

oboru, a zvěděv o nich, píše svému společníkovi Bultonovi: "mám před sebou jeden z těchto modelů a jsem odhodlán se pokusit vyrobit vůz, učiní-li Bůh zázrak pro tyto vozy ... ale pochybuji velmi, že budou někdy k nějakému užitku." Ostatně mínění Wattovo nebylo jen jeho osobním zaujetím, nýbrž bylo opřeno nedostatečností tehdejších silnic, které pokládal za nepřekonatelnou překážku parního stroje v silniční dopravě.

Toto záporné stanovisko geniálního tvůrce parního stroje je vysvětlitelné jednak právě zmíněnou nedostatečností anglických silnic, jednak snad tím, co víme o citlivé Wattově mysli a churavosti.

Ale nepochybně bylo ke škodě vývoje silniční motorické dopravy. Nescházelo totiž v té době myšlenek ani úsilí o řešení problému, které by patrně s Watterem jako s přítelem a s jeho autoritou - místo jeho nepřátelství - bylo uzrálo dříve a zdárněji.

Tak r. 1765 Benjamin Franklin (za svého londýnského pobytu), M. Boulton (pozdější Wattův společník) a dr. Erasmus Darwin (děd slavného přírodopisce Charlesa Darwina) si čile dopisovali o parním voze a Boulton i zhotovil jeho model. Není pochybnosti, že později jako společník Wattův měl opravdové čáky na úspěch, kdyby byl u Watta došel místo nechuti podpory. Stejně špatně u Watta pochodil v r. 1769 dr. Small, když mu předložil "svou velmi snadnou metodu na hnaní vozu (Wattovým) parním strojem". Dr. Small upozornil také Watta už v srpnu 1768 na práce bohatého gentlemana R. Lovela Edgewortha, který si pak r. 1770 vzal patent na "přenosné koleje, čili umělou cestu, která se pohybuje spolu s vozem, s nímž je spojena". Je to předchůdce "housenkového vozu" a myšlenka, kterou s úspěchem obnoví Boydell na parních vozech Angličanů v Krymské válce!

Převzato z knihy V. Heinze a V. Klementa "Z dějin automobilu" z r. 1931.

- pokračování příště -

!!! Aerovkáři - nepřehlédněte !!!

Přicházíme opět s prosbou - prohledejte své archivy.

Podarilo se nám obohatit archiv před a poválečným AERO-tiskem. Z poválečných Aero-NOVIN nám chybí čísla 4/1946, 5/1946 a zbývající čísla od 11/1946 do konce roku. Dále nám chybí ročníky 1947 a 1948 a není jasné, zda vycházely Aero-NOVINY až do poloviny roku 1949.

Moc nás potěšilo, že se již ozval jeden z aerovkářů a nabídl nám kopii "Aero Car Club Revue" z března 1939. To znamená, že v tomto pohnutém roce se časopis alespoň do 3. čísla vydával. Ročníky 1937 - 38 máme, vč. úvodního čísla z r. 1936.

Z předválečných Aerovkářů nám chybí pouze č. 19. - 20. 1936 (asi dvojčíslo).

Pokud vlastníte některý výtisk, prosíme o jeho kopii nebo na CD.

Náklady uhradíme. Redakce Aerovkáře předem děkuje.

!!! Aerovkáři - nepřehlédněte !!!



Zajímavou příhodu z r. 1934 - střet Aera s dresinou v Křinci - nám zaslal p. ing. Václav Zahradka. Příhoda se hodí i k dnešnímu úvodníku a její závěr je ze současného pohledu přinejmenším kuriozní. Jelikož je článek zpracován se všemi železničářskými podrobnostmi, dovolili jsme si ho redakčně podstatně zkrátit.

Zvednuté závory a přesto byla dráha nevinná!!!

20. února 1934

... Ve 13,23 pp. Urban s Vítkem a řidičem Hronkem nasedli do dresiny a po vyžádání souhlasu, který jim byl dán s podmínkou, že se vrátí před vl. č. 1904, odjeli. Avšak na přejezdu v km 10,866 se střetli s osobním autem Aero. V osobním autě bylo lehce zraněno dítě a dresina i auto byly nepojízdné.

Co se vlastně přihodilo? Podle vyšetřovacího spisu, který zpracoval inspektor státních drah Eduard Havel z hradeckého ředitelství, se dovídáme. Přednosta stanice K. Dolejš poslal ihned telegramem oznámení na ředitelství do Hradce Králové a na ministerstvo železnic, vyrozuměl i okresní soud v Nymburce a okresní úřad v Poděbradech. Místní šetření provedlo i tamní četnictvo.

Z výslechu zúčastněných, které proběhlo v Křinci 27. února, podal nejpodrobnější výpověď řidič Hronek ... "k jízdě měl jsem svolení od výpravčího. Jeli jsme asi 30 km/hod., první závory byly zavřené, druhé v km 10,866 byly otevřené. Dával jsem houkačkou výstražné znamení asi na 50 m od přejezdu a zmírnil jsem rychlost asi na 10 km/hod. Když jsme se přiblížili k přejezdu asi na 20 m, díval jsem se na silnici, ale nic jsem neviděl a jel jsem pomalu dále. Když už jsem byl skoro na přejezdu (když jsem minul stojan závor), ohlédl jsem se doprava a viděl jsem na silnici náhle se objevivší auto, které jelo od města k přejezdu. Neměl jsem důvod k zastavení, protože auto bylo asi 20 m od přejezdu a soudil jsem, že nás vidí a podle toho svou jízdu upraví. Pokračoval jsem mírně v další jízdě a jakmile jsem dojel na konec přejezdu, pocítil jsem náraz, dresina byla vyhozena z kolejí a asi po 5 m zastavila. Auto bylo vklíněno do zadních dvířek dresiny a obě vozidla byla další jízdy nezpůsobitelná. Vyprostil jsem za pomoci druhých dresinu, auto jsme odtláčili na silnici a dresinu zatlačili zpět do stanice. Sám jsem zraněn nebyl, ani nikdo z dresiny, v autu bylo zraněno dítě, které držela paní na klíně, ta s ním odešla k blízko ordinujícímu lékaři. Řidič auta k mému dotazu, proč tak rychle jel, odpověděl, že viděl závory otevřené, tak neměl důvodu zastavit před přejezdem."

Z výpovědi řidiče dále vyplývá, že tuto jízdu neměl napsanu v tzv. průvodníku a jel na ústní příkaz nadřízeného.

Řidič a majitel osobního vozu Aero č. 49727 Ludvík Doležal, bytem Dobšice č.p. 64, vezl celou čtyřčlennou rodinu svého známého. Do protokolu uvedl: "Závory viděl jsem asi na vzdálenost 100 m otevřeny. Jel jsem rychlostí asi 20 km/hod., kterou jsem u přejezdu ještě zmírnil a ve chvíli, kdy jsem právě vjížděl přední nápravou na prvou kolejnici, bylo do mé přední osy levého kola naraženo motorovou dresinou, kterou jsem předtím vůbec neviděl a neslyšel, že by dávali výstražné znamení. Nárazem došlo k porouchání mého auta, které pak bylo další jízdy neschopné a k poranění jednoho mého spolucestujícího syna p. Kadlečka a to střepinou rozbitého okna škrábnut na noze. Auto mám pojištěno pouze na povinné ručení a na havarii pojištěn nejsem. Podotýkám, že při výslechu četnictvem na místě šofér dresiny uvedl, že mě viděl jeti a že se domníval, že zvýšenou rychlostí přejejde přejezd dříve než já k němu dojezu."

Konečný posudek inspektora Holuba ze dne 8. května byl zpracován ve dvojí úrovni. První, z pohledu Č.S.D. vnější, směřoval k viníku nehody, kterým byl jednoznačně určen řidič auta L. Doležal. Druhá úroveň, dá se říci vnitřní, se týkal zjištěných závad s nehodou nesouvisejících. Zde svou roli sehrála i skutečnost, že přímými účastníky byli pracovníci ředitelství.

Rozhodnutí:

- výpověď řidiče Doležala, že dresina narazila na auto není správná, právě opak je pravdou, což je zřejmo též z toho, že dresina byla poškozena u zadních dvířek a po nehodě pojela (resp. byla postrčena) o 5 m, při nárazu na auto byla by dresina poškozena vpředu,
- k nehodě došlo neopatrnou jízdou řidiče auta Doležala, snad řidič nemohl mít ani dobrý výhled, uvážíme-li přeplnění malého vozu 5ti osobami,
- okolnosti, že řidič Hronek po spatření auta nezastavil nelze považovati za spoluvinu. Drážní vozidlo má přednost a také předpisem skl. č. 457 je nařízeno jen snížení rychlosti na 20 km/hod. při přejíždění úrovnových přejezdů, kde není dostatečného rozhledu a nikoliv zastavení vozidla,
- zato vládní nařízení č. 107 ex 32 (Sb. z a n.) § 12 nařizuje, že řidič silničního vozidla musí před železničními přejezdy rychlost vozidla snížit, případně motor zastavit. Nezabavují tedy ani otevřené závory řidiče silničního vozidla řádné opatrnosti.

Závěr I:

- odd. VIII po dohodě s odd. III přeúčtuje vzniklou škodu na dresině (1747,12 Kč) majiteli auta L. Doležalovi.

Závěr II:

- řidiči dresiny F. Hronkovi, traťmistrové V. Štěrbovi, výpravčím V. Novákovi, J. Rudolfovi a výhybkáři J. Honsovi zcela vyjimečně vytýkám nedodržení ustanovení citovaných předpisů jsa přesvědčen, že se napříště podobných závad nedopustí. (Pozn. red. - to se týkalo jízdy nezapsané v průvodníku.)

V dopise L. Doležalovi bylo uvedeno: "... pokud částku zaplatíte v termínu do 10. srpna, nebudeme vůči Vám mít žádné další požadavky, v případě, že se budete Vašich dalších domnělých nároků dožadovati soudní cestou, dovolujeme si připomenouti citaci výše uvedeného porušení zákonů z Vaší strany a naše finanční požadavky dále rozšíříme o náklady nepřímou vzniklé (1864,24 Kč) ..."

Rozezlený Doležal obratem odpověděl dopisem z 31. července: "... je pro mne nepochopitelné, že zřejmé porušení veřejné bezpečnosti způsobené nespustěnými závory na přejezdu v Křinci, které způsobilo vedle úrazu dítěte mi velkou finanční škodu poškozením auta za 6400 Kč dáváte mi za vinu. Vaši škodu neuhradím, ba naopak budu se svého práva domáhati ..."

Tentokrát odpověď vypracovalo odd. právní resp. vrchní komisař Dr. Leo Münzer se zřejmou snahou o smírné vyřešení: "... vzhledem k okolnostem, jsa přesvědčen, že na nehodě jsou rovnou měrou zúčastněny obě strany, navrhuje Vám ve vší úctě, aby každá strana nesla svoje náklady k vlastní tíži ..."

Doležal po zvážení svých nároků na dráze 28. srpna odpověděl: "... přistupuji na váš návrh bez dalších podmínek, avšak požaduji písemné potvrzení z vaší strany." Toho se mu dostalo písemně vzápětí.

Celá záležitost byla dne 4. září na ředitelství projednána a posléze schválena presidentem drah Dr. Nevolem. Poté byl spis vedený pod č. 18/57-V34 19. října uložen.

Jak s odstupem let případ okomentovat? Skutečností bylo, že při

otevřených závorách došlo ke střetu auta s dresinou a poškození auta, jehož majitel si škodu sám uhradil!!! ing. Václav Zahradka

A zbývá otázka: Jak v případě figurovalo vyšetřování četnictva?



28. AEROTREFFEN z jiného pohledu

Loňské, už 28. setkání automobilů AERO uspořádala Aerointeressengemeinschaft na konci srpna v městečku Wernigerode, organizací byl pověřen Ulrich Scheffler.

Mám ráda krásná stará auta, nejvíc ovšem aerovky, i romantická historická města, a Wernigerode se zachovanými hrázděnými domy a radnicí, zdobenou řezbami, jsem obdivovala ještě v dobách NDR. Abych využila příležitost vidět město po více než dvaceti letech a současně se setkat s přáteli, přihlásila jsem se. Svého modrého "litra" jsem z osobních důvodů musela prodat, ale pořadatelé měli pochopení a umožnili mně účast s novým vozem a fotoaparátem.

Do Wernigerode jsme se sestrou a zánovní Toyotou Yaris dorazily už ve čtvrtek odpoledne a bez problémů za pomoci navigace našly na předměstí hotel Stadt Wernigerode. Osmipatrový hotel, vystavěný v osmdesátých letech pro odborářskou rekreaci, měl pro setkání dokonalé zázemí, personál byl ochotný a vstřícný. Mě zvláště potěšil pokoj s balkonem s výhledem na parkoviště, kde už stála první třicítka, vedle vlajky SRN a EU visela i modrá s nápisem AERO.



Hotel ve Wernigerode



Start z náměstí ve Wernigerode

Večer mi Ulrich Scheffler předal pečlivě připravený program setkání, stejně jako každý účastník jsem také dostala pěknou plaketu. Aerovek bylo přihlášeno 49, Yaris dostal startovní číslo 50, tabulka mi umožňovala vjezd na vyhrazená parkoviště.

V pátek dopoledne jsme se sestrou projely část trati a hledaly vhodné místo pro fotografování, odpoledne jsme pozorovaly příjezd, vlastně přivezení a skládání aerovek z vleků. Známi se zdravili, vyprávěli, prohlíželi stroje, jak to vždycky při takových setkáních bývá. Myslím, že jediní odvážlivci, kteří přijeli po ose, byli Pepík Kňourek a Karel Petschke z Prahy. Program začal po šesté hodině, kdy nás ekologické vláčky dovezly k museu rodiny Herre. Pod plátěným přístřeškem bublal kotel soljanky, pro větší jedlíky byly ještě klobásy. Nezapomenutelným zážitkem pro mě byla prohlídka musea. Bylo trochu stísněné, kus místa zabíral dlouhý stůl, u kterého se jedlo, pilo i povídalo, dál stála řada motocyklů, několik automobilů, po



Exponáty v museu rodiny Herre

stranách na zemi, na policích i pod střechou obrovské množství nejrůznějších předmětů, dětským kočárkem a jízdními koly s pomocným motorkem počínaje, automobilové i motocyklové motory, litinový stojan veřejného osvětlení, náradí, různé části oděvů, vysavač prachu, světlomety, plakáty, šicí stroje, rozhlasové přijímače, větší i menší brus, oba poháněné klikou, ten menší měl i nádržku na chladicí kapalinu s kohoutkem, o účelu dalších zařízení jsem se jen domýšlela.

V sobotu ráno se všichni přemístili na krásné náměstí, odkud v 9.01 odstartoval k hodnocené jízdě první půllitr a za ním v minutových intervalech další účastníci. Všechno bylo pečlivě připraveno, itinerář dokonalý, snad podle něj ani nebylo možné zabloudit. Průměrná rychlost nebyla předepsaná, hodnotilo se jen provedení zvláštních úkolů.



Soutěžní úkoly

Pořadatelskou službu na celé trati obstarávali členové MC Wernigeröder Oldtimerfreunde e. V. Moderátor krátce informoval o každém voze i o jeho posádce, pracovaly kamery i fotoaparáty. Díky elektronice jsem při startu vyfotografovala většinu vozů, z náměstí jsme odjížděly poslední a spěchaly na místo druhého a třetího zvláštního úkolu. Správné přejetí desky kolem na straně odvrácené od řidiče signalisovalo tlačítko, spojené s klaksonem a akumulátorem, o několik metrů dále byly k házení na terč připravené klínové remeny, ano, terč byl vačkový hřídel přivařený do ráfku kola. Po chvíli přijely půllitry, ještě seřazené podle startovních čísel, za nimi ostatní, nikdo nezávodil, všichni jeli v klidu a pohodě. Snažila jsem se o

několik obrázků, které by zachytily děj, mám strach, že se to moc nepodařilo.

Poslední přestávka byla v městečku Benzigerode - pořád přemýšlím, jestli benzin byl znám už v době, kdy městečko vznikalo. Na náměstí, okolo krásného cihlového románského kostela, už bylo plno aerovek, některé stály až u hřbitovní zdi, snad to nemělo nějaký zvláštní význam. Před kostelem se plnil další zvláštní úkol, oběd byl ve velkém sále příjemné restaurace. Chvilí jsem fotografovala hemžení aerovek při odjezdu z náměstí, všechno stále s přehledem zvládali přátelé veteránů z Wernigerode.

Další zvláštní úkol byl připravený v městečku Blackenburg před vjezdem do kláštera Michaelstein, tady to vypadalo na pěkný zmatek, hodně turistů, málo místa na parkování, stejně nezachytím všechno a všude, jedem dál. K fotografování zastavujeme u kruhového objezdu s vodotryskem prostřed, a tady zůstáváme až do průjezdu odtahového vozu. Při troše dobré vůle by se na vlek jistě vešly dvě malé aerovky, ale byl stále prázdný, všechny vozy se bez problémů pohybovaly vlastní silou.

Cíl je na náměstí ve Wernigerode, kde jsou aerovky vystaveny a obdivovány místními i turisty, po páté hodině je odjezd do hotelu a příprava ke společnému večeru.

Aero-Interessengemeinschaft byla založena před třiceti roky z iniciativy Willfesta Brückera, který také od počátku stál v jejím čele a v současnosti předává pomyslné kormidlo do rukou Michaela Straucha. Tedy velký důvod ke vzpomínání, bilancování, díkům i milým dárkům. Poslední bod programu bylo vyhlášení výsledků a předání cen patnácti nejlepším. Pepík Kňourek z ACC Praha získal za absolutní vítězství krásnou vázu, Karel Petschke smolného ptáka (der Pechvogel) za problémy s pneumatikou. Dál už pokračovala volná zábava.

V neděli nás čekal výlet úzkokolejkou na Brocken. Na cestu od hotelu k nádraží Schierke, dlouhou 13,5 km, máme opět podrobný itinerář, auta necháváme na parkovišti pod ochranou členů Wernigeröder Oldtimerfreunde a přeseďme na vláček, tažený parní lokomotivou. Úzkokolejky byly v Harzu vybudovány pro dopravu nerostů, které se tu těžily už od X. století, některé slouží dodnes jako turistické atrakce. Lokomotivka vypouští oblaka páry a supí do stoupání. Po půlhodině vystupujeme na konečné stanici Brocken, který je se svými 1142 m výšky nejvyšší horou Harzu. K ruce máme plán staveb na vrcholu, kromě restaurací, kiosků a hotelu je tady budova telekomu s televizním vysílačem, uvedeným do provozu 1938, botanická zahrada s nejstarší pozorovatelnou počasí v Německu i místo, kde se podle Goetha odehrával rej čarodějnic. Na vrcholu je zima, vypadá to, že za chvíli začne



Výlet na Brocken



Vojenský Trabant

sněžit, a tak vítáme zvláštní vlak, který nás odváží zpátky k parkovišti. Péče pořadatelů pokračuje, na programu je návštěva musea východoněmeckých motorových vozidel rodiny Tánzer, na trávníku před budovou musea se podává káva a koláče. Ve světlých místnostech vybavených koberci je množství dokonale renovovaných jednostopých vozidel, automobily, svoje místo má připomínka kempování, malé obytné přívěsy snad utáhl i Trabant, zákoutí se stolečkem a vybavením včetně syfonových lahví a přenosného radia. Dvě místnosti jsou přeplněné hračkami, čestné místo má funkční model parního stroje.

Program setkání končí, ještě cestou do hotelu fotografuji aerovky z okna jedoucího vozu, jsou to obrázky, které ve mně vyvolávají trochu nostalgie.

Fotoaparát mi umožnil být při tom, i když víc by se mi to líbilo s litrem. Účast na výborně připraveném podniku, mezi přátelskými lidmi, krásnými aerovkami a v krásné krajině mě potěšila, v duchu děkuji pořadatelům za jejich práci.

Jaroslava Brutarová



Palubní desky malých aerovek a další výbava

Před rokem jste v technické rubrice mohli shlédnout vybavení palubních desek A 30. Často však diskuse směřují k malým aerovkám, byť jejich vybavení je ještě jednodušší. Předně, palubní deska má být v barvě vozu.

Jak by měla být vybavena palubní deska při opravdu přísném pohledu? Palubní desce dominuje středové tablo. Při pohledu od řidiče jsou na něm vlevo hodiny, uprostřed spínací skříňka s přepínačem světel a vpravo tachometr. Ciferníky hodin a tachometru mají být ve stejné barvě - bílé nebo černé. Tablo je osvětleno lampičkou, umístěnou nad jeho středem. Vlevo od tabla je přepínač blinkrů, ale A 500 ještě blinkry nemělo. Jako ukazatel směru sloužila šipka umístěná na skle. V dnešní době, při povinnosti mít blinkry, lze přepínač tolerovat i u A 500. Vpravo od volantu je táhlo vzduchové klapky. Na 1. fotu je správné rozmístění a povšimněte si umístění tlačítka houkačky. U jednodveřové karoserie je tlačítko na bočnici v úrovni volantu. Dvoudveřové karoserie již mají tlačítko ve volantu.

Na palubní desce dále musíme počítat s dobovou nadstandardní výbavou. Dodatečně mohla být tato výbava montována v servisech - např. popelník, zapalovač doutníků, ruční houkačka (vpravo pod sklem).

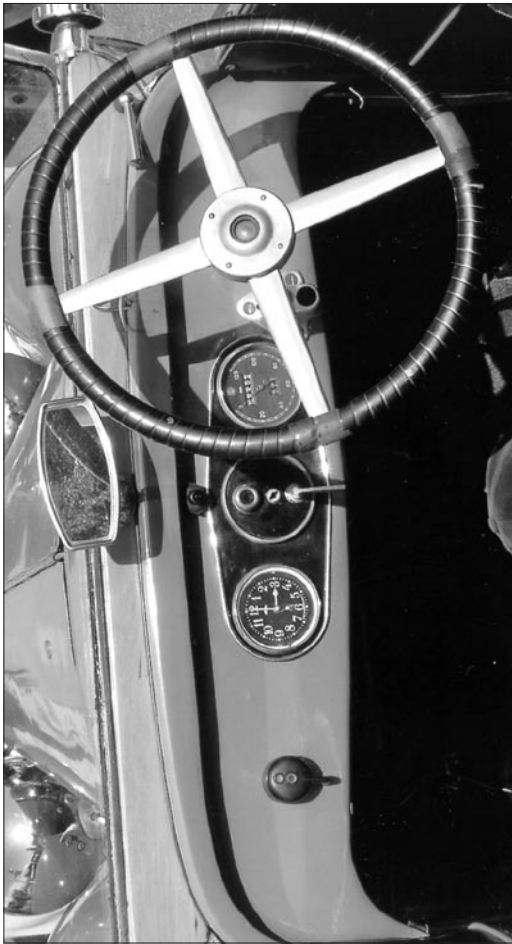
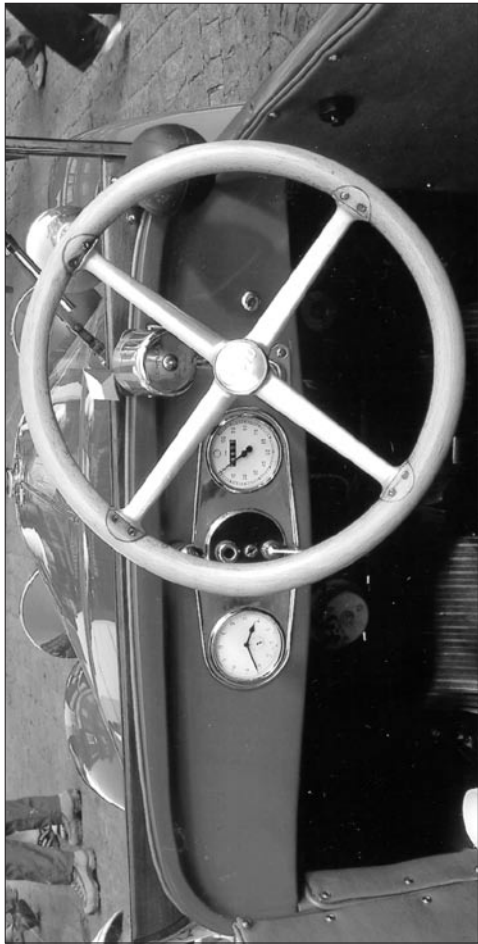
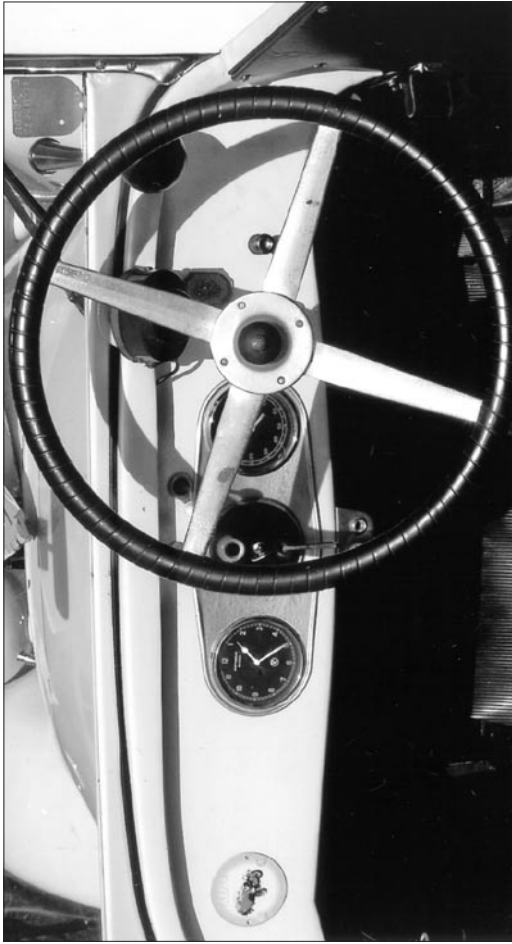
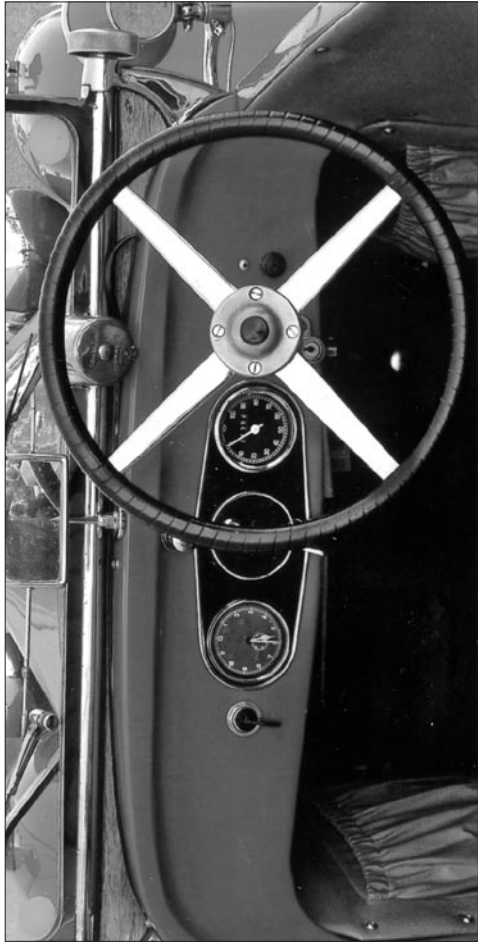
Diskutovanou součástí je zpětné zrcátko. Dnes být musí a domnívám se, že dříve bylo též nadstandardní výbavou. Mělo by být obdélníkové (vypouklé) uprostřed nad palubní deskou.

Motorek stírače je upevněn ve skle - u sklopného rámu. Při pevném rámu je motorek upevněn v liště pod oknem. Standardně byly malé aerovky vybaveny jen jedním stíračem.

Zbývá volant. A 500 mělo střed litý (bez tlačítka) a kruh volantu byl omotán celuloidovou páskou. A 662 a A 1000 mělo střed šroubovaný (s tlačítkem) a kruh mohl být jako u A 500 nebo z přírodního dřeva.

Z fotografií posuďte sami, co je dobové a co už jaksí kazí dojem.

- JK -



Typ: AERO 30		Skupina: DOPLŇKY A OPRAVY				List: 7
Ozn. posice č.výk.	Pojmenování	Náčrtek	Ks. pro vůz	Druh a rozměr materiálu	Rok výroby, čís. vozu, série	Poznámka
L 93a	ojniční ložisko	č.I. 210272	2	ø30/ø52/ /26		Výkres datován 30.7.1935.
L93a/2	ojniční ložisko	sestava		- " -		Výkres datován 2.6.1947.
L93a/3	vnější kroužek ojnič. ložiska	Počet kusů pro 1 ložisko	1	CRK		- " -
L93a/4	pojistka vnějšího kroužku ložiska	- " -	1	CRK		- " -
L93a/5	vnitřní kroužek ojnič. lož.	- " -	1	CRK		- " -
L93a/6	pojistka vnitřního kroužku ložiska	- " -	2	CKL		- " -
L93a/7	váleček ojnič- ního ložiska	- " -	64	CRK ø4 mm		- " -
L 22	talíř spojky	Výkres datován 1.11.1933. 16.1.35 10.4.35			Změny uvedené na výkrese. - Kota 12 na 14, 14 na 12. - Kota 14 na 16, 12 na 10 a připsána tolerance ø46 $\pm 0,15$	
L 251	talíř spojky	Výkres datován 19.12.1935.			Na výkrese vyznačena platnost - do 1600. vozu, pak L 287 - to je zřejmě chyba, má být od 160l. vozu, jelikož tento talíř je již z oc. plechu 2 mm. Talíř má 4 odpružovací zářezy do od- lehčovacích otvorů.	
L 251	talíř spojky	Výkres datován 14.8.1935. 23.8.35 21.10.35 4.12.35			Výkres je rozměrově a materiálově té- měř totožný, ale celkový průměr talíře je 228 mm oproti ø 215 mm výše uvede- ného talíře. Talíř má opět 4 odpružo- vacích zářezy, ale velké množství odleh- čovací otvorů. V poznámce je "Vyleh- čená spojka". Platí od 160l. vozu. Změny uvedené na výkrese. - Úprava talíře na rovný. Na výkrese je vidět zrušené vypouknutí kotouče (obdobné jako u L 22), ale da- tům výkresu a změny napovídá, že se vyráběl jen jako rovný. - Zvětšený ø na 228 ze 215 mm. Viz upozornění výše. - Vylehčení. Viz upozornění výše.	
L 287	talíř spojky	Výkres datován 6.1.1936 14.5.36 5.6.37			Dále je na výkrese pozn. - Vyzkoušeno pod č. Lz 200. Změny uvedené na výkrese. - Koty 1,5 na 2 mm (rozříznutí). - Rozříznuté části talíře střídavě pro- hnuty dle r. 160.	
	Vyzkoušeno pod	Lz 417. Použití	od	160l. vozu	! Mat. oc. pl. 2mm neb 1,75mm	

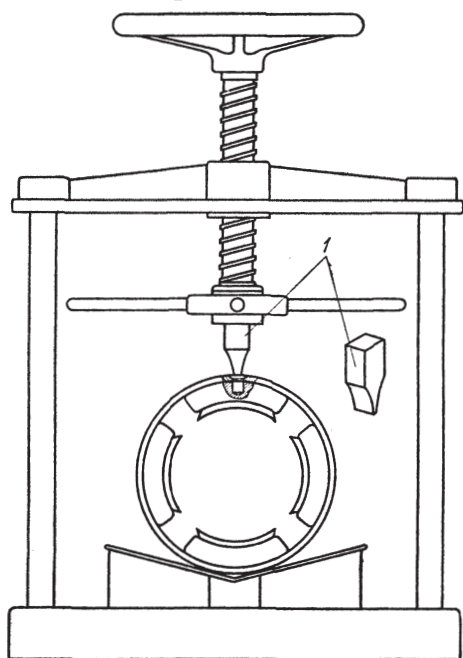
Historie jedné Aerovky

13. pokračování o renovaci A 662 od F. Kundráta

Opravy spouštěčů.

Vlastní opravu spouštěče začínáme soustružnickými pracemi, t.j. přesoustružením komutátoru, zhotovením kluzných ložisek a případným přesoustružením hřídele rotoru, opravy závitů a pod. U spouštěčů s mechanickým zasouváním soustružíme komutátory bez přípravku tak, že do sklíčidla upneme volný konec hřídele rotoru a opačný konec u komutátoru opřeme do otočného hrotu koníku.

Dále opravujeme poškozené části spouštěčového motoru, zasouvacího mechanismu, spínače a jiné.



Zvláštní šroubovák pro šrouby pólových nástavců:

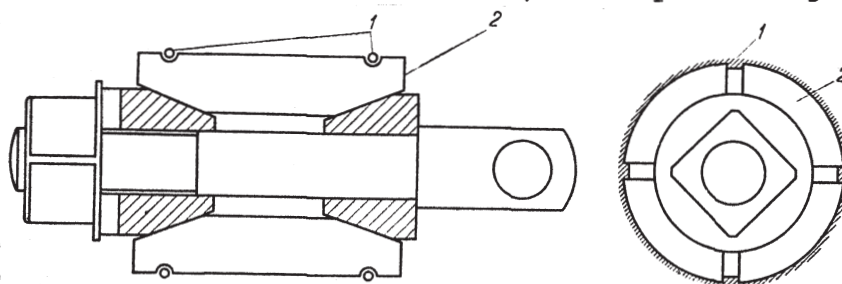
1 vyměnitelná vložka

stahovací šrouby, tyčky o něco většího průměru než stahovací šrouby. Po dotažení tyčky vyjmeme a vzniklými mezerami mohou procházet šrouby bez poškození izolace. Pod vývody cívek určené k připájení do zářezu vývodního čepu nebo pásku vložíme proužek lesklé lepenky a do otvoru kostry statoru zasuneme kontaktní čep nebo pásek s izolačními podložkami a průchodkou. Konce cívek nasadíme do zářezu kontaktního čepu nebo pásku a dobře připájíme. Po skončení opravy přezkoušíme vinutí žárovkovou zkoušečkou 220 V a zkontrolujeme velikost vzduchové mezery statoru vložení rotoru. Nakonec opilujeme povrch kontaktního čepu, event. vyměníme izolaci na vývodním pásku.

Pozn. red.:

- 1) Lesklou lepenkou je myšlen tvrzený lesklý papír pro el. techniku.
- 2) Impregnace cívek se provádí bezbarvým acetonovým lakem.
- 3) Hedvábnou tkanici bychom asi těžko sháněli. Používá se bavlněná tkanice, která se dobře impregnuje již zmíněným lakem.

Začneme opravou statoru. Odpájíme vývodní pásek nebo vývodní kontaktní čep, odšroubujeme na zvláštním šroubováku šrouby pólových nástavců a vyjmeme pólové nástavce s budícími cívkami. Poškozenou bandáž cívek odstraníme a prohlédneme mezizávitovou izolaci z lesklé lepenky. Je-li izolace poškozena, musíme ji obnovit. Cívku obandážujeme hedvábnou tkanicí širokou 20 mm, kterou ovijeme vinutí tak, aby nový závit překrýval vždy polovinu předcházejícího. V místech, kde dosedá pólový nástavec na cívku, vkládá se pod bandáž proužek lesklé lepenky. Po obandážování cívku impregnujeme, očistíme konce vývodů určené pro pájení. Cívky nasadíme na pólové nástavce, které přišroubujeme do statoru. Při utahování poklepeme na stator v místech pólových nástavců, aby se cívky dobře usadily. Šrouby dobře utáhneme zvláštním šroubovákem. Někdy musíme pro dokonalé usazení cívek použít roztahovák (viz obr.). Před usazováním cívek je vhodné vložit do mezer mezi cívkami, kde procházejí



Roztahovák pro montáž pólových nástavců:

1 stahovací pružiny; 2 čelisti

Sphinx benzin — rychlý, bezpečný, úsporný!

Když se jaro ozve...
musíme z města, do svěží zeleni, pod kvetoucí stromy!
Rychle a spolehlivě dopraví nás vůz Aero do pří-
rody. Motor si zpívá svou stejnoměrnou písničku
vyrovnané síly, je mazán olejem Mobiloil »D«,
olejem, který továrna Aero vyzkoušela a výhradně
doporučuje.

Nový
Mobiloil

VACUUM OIL COMPANY A.S.

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 L., číslo 1, r.v. 2010.

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