



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



Léto s aerovkou před 75 lety

č. 3



Vážení aerovkáři,

někdy člověk narazí při čtení denního tisku na neskutečnou zprávu ze světa. Před časem mě upoutal titulek "Samoa začíná jezdit vlevo". Je to neuvěřitelné, ale po 39 letech došlo ve světě ke změně, ale opačné (poslední změna v Evropě se odehrála před 43 roky - Švédsko začalo jezdit vpravo).

Vláda ostrovního státu východně od Austrálie odůvodnila změnu argumentem, že nejbližší automobilový trh je na Novém Zélandu a v Austrálii, takže auta s pravostranným řízením budou levnější. O tom, jaké náklady změna přinese, vláda raději pomlčela. Samoa se stala 59. státem, kde se jezdí vlevo a zařadila do jedné třetiny států s tímto provozem. Tabule "KEEP LEFT" (držte se vlevo) platí od 7. září 2009. Rozhodnutí vlády rozpoutalo údajně největší demonstrace, jaké země zažila. Jak bylo vtipně komentováno "Kam politika, tam volant".

Zajímavé je, že v Evropě zavedl násilně pravostranný provoz Napoleon. Vlevo se zřejmě jezdilo již ve starém Římě. Z vykopávek u římských lomů na kámen jsou patrné hlubší rýhy po naložených vozech vlevo ve směru od lomů. O důvodech vývoje jízdy vlevo jsem již v některém z úvodníků psal.

Z naší historie jízdy vpravo si připomeňme, že se k tomuto aktu Československo zavázalo již v roce 1926 (v rámci Pařížské úmluvy). V roce 1931 přislíbilo zavedení změny do pěti let - proto se třicítky aerovky vyráběly již s levostranným řízením. Definitivně rozhodl parlament o změně v listopadu 1938 (tedy již po zabrání Sudet), a to s termínem 1. května 1939. Po okupaci Československa nacistickým Němcem byl pravostranný provoz zaveden 17. března 1939 a v Praze začalo nařízení platit od neděle 26. března.

- JK -

LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.



1899.
1-válec, 66×70 mm, výkon 2 ks.

Před 75 lety - zajímavosti z časopisu AUTO
(XVII. ročník, od č. 1 z 1.5.1935 do č. 16 z 15.12.1935)
slovem i obrazem

"Povídá se povídá, že ..."

Oblíbená rubrika drobných zpráv, zajímavostí a drbů se opakovala prakticky v každém čísle. Vybrali jsme takové, které mají co do činění s aerovkami a aerovkáři:

... na zábavním večírku Aero Car Clubu získal pan Jar. Frei, ředitel Aero service, krásnou výhru v tombole: poukázku na bezplatnou generálku Aerovky v autodílně Schulz, Praha VII. Jak jsme se informovali, ještě toho nepoužil.

... na nejbližší dobu chystá B. Turek opět velkopodnik - cestu vozem Aero 30 HP do Sovět. Ruska, snad i na Sibiř neb Kavkaz. Doprovází jej

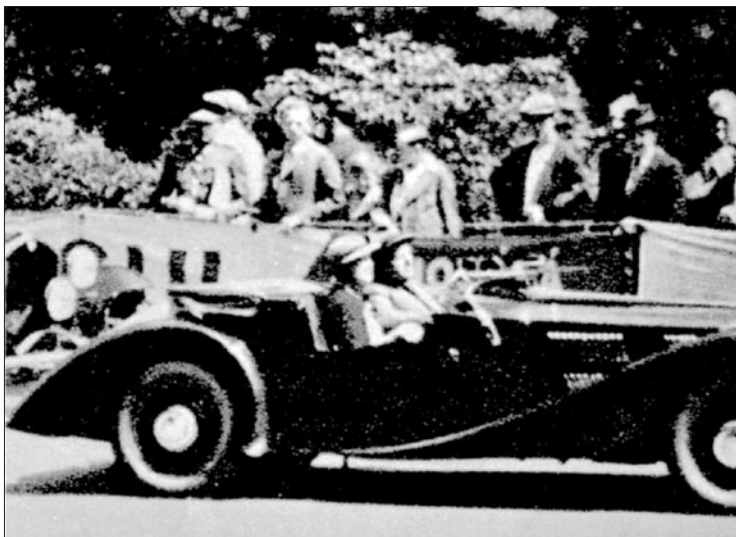
red. V. König, který je též dobrý znalec Ruska.

Poznámka redakce Aerovkáře: Zprávy o této jízdě a dalších osudech Bohumila Turka v roce 1935 jsme níže seřadili do uceleného bloku a přidali informace o paní Ele Slavíkové.

... vůz Aero 30, majetek pí Mahrové z Bratislavy, seriový roadster, získal v Budapešti v mezinár. soutěži elegance "velkou čestnou cenu", "Zlatou pásku" a "Čestnou cenu města Budapešti" a to mezi 180 vozy všech světových značek, v cizím prostředí.

... Nevolka si svůj vůz pro 1000 mil udělal po práci a po nedělích, z odloženého odlitku, darovaného mu továrnou. Výkon řadového čtyřválce, tříkanálového dvoutaktu bez plnicích pump, byl překvapující. Protože byly válce o něco přebroušeny, musil vůz o 1528 ccm jeti ve dvoulitrech.

... továrna Aero zkouší u svých předních náhonů nový způsob uložení motoru do gumy, do 3 vysokých bloků. Docílí se tím tiššího chodu a zmenšení vibrací při jízdě.



... závodník Vidra postavil se svým vozem rekord - originální: vyjel s ním onehdy v pozdní podvečer celé Zámecké schody na Hradčanech. Zaplatil sice za to 50 Kč pokutu ("Neprávem" říká, "vždyť tam není tabulka, že se tam jezdit nesmí!"), ale 250 Kč mu zbylo čistého zisku - z vyhrané sázky.

... p. továrník dr. Kabeš s mil. paní jsou věrní značce Aero a jezdí na dvousedadlovém předním náhonu. Viz foto.



... továrna Aero dodala v minulých dnech státní vojenské správě celou serii svých vozů "30", 10 dvousedadlových a 5 čtyřsedadlových.

Pozn. redakce:

Tato fotografie není neznámá - můžete ji vidět v knize K. Jičínského Automobily Aero a jejich doba. Něco na ní však není v pořádku. Až nám to došlo. Prvních pět vozů jsou skutečně čtyřsedadlové A 30, ale šest dalších vozů jsou aerovky malé. Jednoznačně tomu nasvědčují proporce mezi pátým a šestým vozem - kratší kapota a celý vůz. Z hlediska perspektivy by tyto hlavní ukazatele musely přecházet plynule a ne skokem. Vždyť karoserie vozů "sport" a "roadster" jsou stejně dlouhé, o délce kapoty ani nemluvě. Takže - továrna dodala armádě i malé aerovky, ale jaké? V roce 1935 to byly jistě "litry".

... agilní Aero Car Club, mající řadu odboček i na venkově, uzavřel s Autoklubem RČS souručenskou smlouvu, čili pracuje s centrální naší automobilovou organizací v nejužší spolupráci.

... Vláda Formánek povýšil. Byl jmenován dirigentem v obchodní organizaci firmy Aero, kde diriguje venkovské zástupce (v č. 14 z 15.XII.).

... pražský ACC chystá pro léto 1936 automobilovou výpravu svých členů do Ruska - do Moskvy a Leningradu.

... p. ing. Zděnek Michl oslavil 28.XI. svůj sňatek.

... Aerovka si zřídila novou centrální prodejnu ojetých vozidel v Karlíně, Královská tř. 100, kde má k dispozici 4 poschodí.

... Aero Car Club pořádal 13.XII. přednášku o Glocknerské silnici, se světelnými obrazy.

Z rubriky PRO KAŽDÉHO NĚCO:

A e r o stále ještě nemá vyřízenou starou žalobu ČSD pro insert svých automobilů v jízdní dráze (*asi tiskařský šotek - šlo o jízdní řády*). Prvá instance rozhodla, že tento insert není nekalou soutěží,

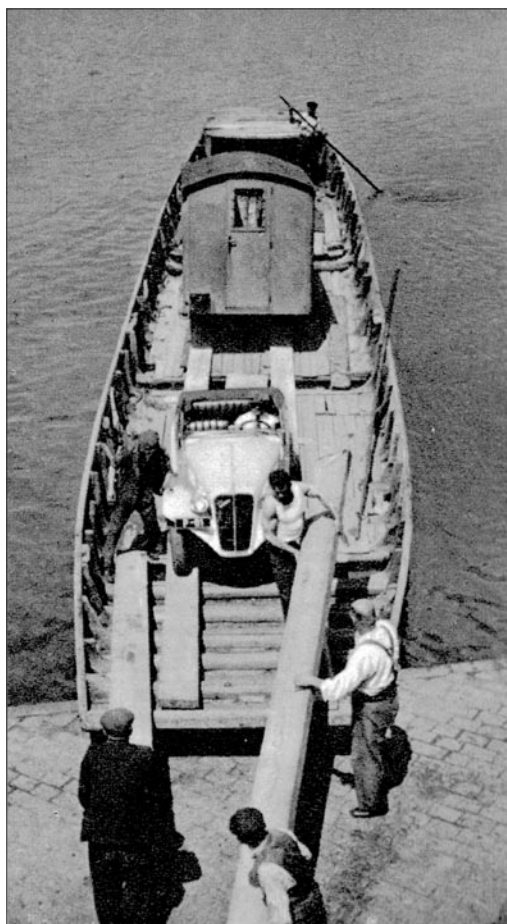


neboť Aero se zaměstnává výrobou aut, kdežto ČSD dopravou osob a zboží. Nyní zvláštní soudní komise 29.V. se nechá Aerovkou odvézt z Prahy do Bratislavy, a zpět pojedou rychlíkem - aby mohla porovnat obojí způsob dopravy a posoudit, zda tvrzení Aeroky odpovídá pravdě.

Tři obrázky z cesty soudní komise do Bratislavy auty Aero, aby poznala rozdíl mezi jízdou vozem a vlakem.

Zajímavé je, že nedávno prodala továrna Aero jeden svůj vůz A 30 HP za plnou cenu do Turína. Koupil jej nějaký soukromník, ale přes to o tom bylo hodně uvažováno.

Aero Car Club Praha pořádá dne 18.VIII. II. Brandýský okruh aut sport. a cest., dne 1.IX. pak "Hledání pokladu".



NA WEEKENDOVOU VÝSTAVU

na Střeleckém ostrově v Praze, kde časopis Auto uspořádal automobilový tábor, jsme takto museli po lodi dopravovati vystavenou Aerovku 30 HP a vlečný obývací vůz. Viz foto.

"JENERÁLKA" - závod do vrchu - pořádal "Svaz závodníků"

Trať: 2600 m, průměrné stoupání 3,5%, řada zatáček a pouze část asfaltovaná. Pro diváky velmi pěkně přehledná. Závod vypsan pro motocykly a automobily.

Výsledky: (uvádíme pouze umístění závodníků na vozech Aero - pozn. Jič.)

Cestovní automobily: 750 ccm 1. Sobička 2:45.2, 1100 ccm 1. pí. Slavíková 2:18.7, 3. Janík 2:20.1, 4. Formánek 2:2.?, 5. M. Sochor 2:27.2, 6. Nimshaus 2:31,8

Sportovní automobily: 1100 ccm 2. Formánek 2:18., 4. Nimshaus 2:34.1

Závodní automobily. 2. Nimshaus 2:31.1, 3. Ing. Michl 2:41.2

Povšimněte si výkonu pí Slavíkové - po přepočtu vychází průměrná rychlost 67,48 km/hod.!



Paní Ela Slavíková na Aero 30 při úspěšné své jízdě na Jenerálce, kde jela velmi dokonalým stylem. Též v závodě na okruhu v Čes. Brodě získala krásné vítězství - plně zasloužené.



ZÁVOD "1000 MIL ČESKOSLOVENSKÝCH" (15. a 16. června 1935)

Aerovky dopadly poměrně neslavně. V AUTU byly výsledky závodu uvedeny poměrně nepřehlednou formou, proto je zde podáváme podle jiných pramenů:

Ve slabší třídě do 1100 ccm obsadili Gruber s Vlčkem na A30 11.místo a Lesák-Zöldner (též A 30) místo 25. Posádky "třicítek" Turek-Slavíková, Wohanka-Janík a Formánek-Vidra na A 1000 nedojely. Ve třídě do 750 ccm

se umístili Nahodil s Ovesným na 23. místě, Štípek se Stříbrným vypadli.

ZÁVOD NAPŘÍČ PODKARPATSKOU RUSÍ

Jel se 23.VI. na otevřené silnici Užhorod-Jasina a zpět, tj. 574 km, s klasifikací podle docílených časů. Hlášeno bylo 32 vozidel, startovalo jich 17, do Jasiny (polovice závodu) jich došlo 12. Do Jasiny vedl "Willy Jung" (Aero 30), do cíle přijeli jako nejrychlejší z vozů Janík-Wohanka (Aero 30) v čase 6:08.21.

(Poznámka redakce Aerovkáře: přepočtete-li si výsledek na průměrnou rychlost dostanete hodnotu 93,5 km/hod. Pozoruhodné, viděte!)

VI. JIHOČESKÁ SOUTĚŽ VYTRVALOSTI A SPOLEHLIVOSTI

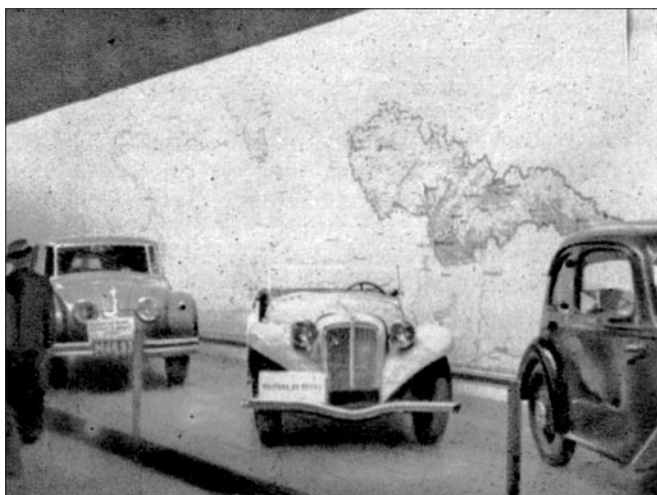
Úkolem jezdců bylo projetí co nejrychleji dva rychlostní závody - na startu I. etapy (290 km) na letmý kilometr, na startu II. etapy (120 km) pak do kopce 2 km. Průměrná rychlost v etapách byla určena 45 km/hod.

Zajímavé bylo hodnocení jezdců: každý dostal před startem 1500 dobrých bodů, z nichž bylo odečítáno podle této formule: nejrychlejší jezdec v každé třídě na letmém kilometru i v závodě do vrchu dostal 0 trestných bodů. Kdo byl pomalejší než vítěz třídy, dostal za každou 0,1 vt. rozdílu časového proti času vítěze 1 tr. bod. Kromě toho ten, kdo nedodržel na trati průměr 45 km/hod., byl trestán dalšími tr. body. Nad 1200 bodů získali jezdci pozlacenou plaketu, jezdci s 1101 až 1200 body postříbřenou a s 900 až 1100 body bronzovou.

Výsledky:

auta do 750 ccm: IV. Überhuber A. (Aero 662) 1191 b., auta do 1100 ccm: II. Hodač I. (Aero 30) 1464 b., III. Formánek V. (Aero 30) 1436 b., V. Freund P. (Aero 30) 1308 b., VI. Theimer O. (Aero 30) 1267 b., VIII. Peřina R. (Aero 30) 1153 b.

Kategorie vozidel daných do provozu před 1. červencem 1930: I. Plocek E. (Aero 750) !!!??? 778 b. Z pěti přihlášených teamů dojezdy do cíle a dosáhly potřebného počtu bodů na získání pozlacené plakety: Team Č. Zbrojovky ve Strakoncích (moto) a Aero Car Clubu v Praze (auto).



ČSL. AUTOMOBILY

vystavené na Světové výstavě v Bruselu ukazují charakteristické naše vozy domácí výroby. Viz foto.

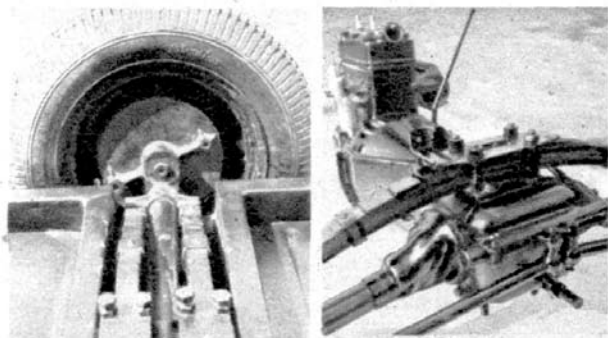
Ing. Bohumil Holas, který loňského jara podnikl sportovní cestu vozem Aero 1000 Persií a Afganistánem při, níž za 3 měsíce urazil 19.600 km, vykonal letos jinou zajímavou cestu do Španělska, Maroka a Vysokého Atlasu. Jel s F. Budským na Aero 30 HP a urazil ve dvou týdnech trať přes 8.000 km dlouhou.



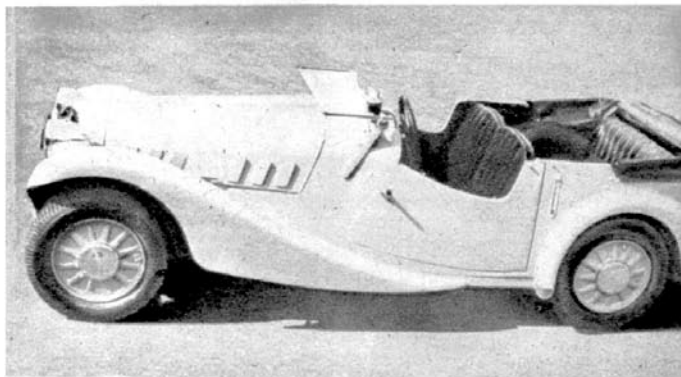
XXV. JUBILEJNÍ AUTOVÝSTAVA V PRAZE

Aero ukazovala svůj rychlý a dnes již nesporně úsporný vůz 30 HP, dokonale propracovaný a vylepšený ve všech detailech. Zde dámy-sportovkyně obdivují krásný kabriolet na Aero chassis, velmi vhodné pro moderní karoserie.

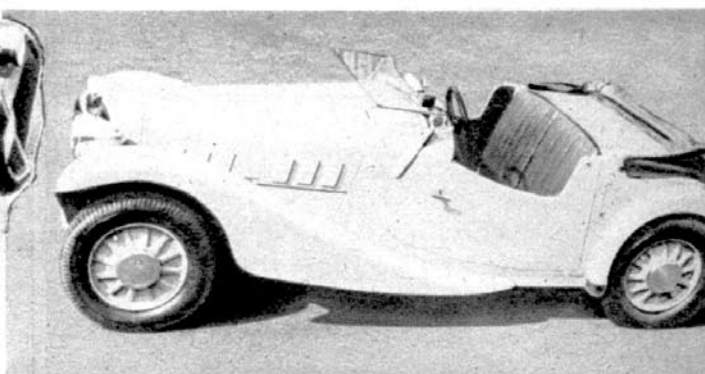
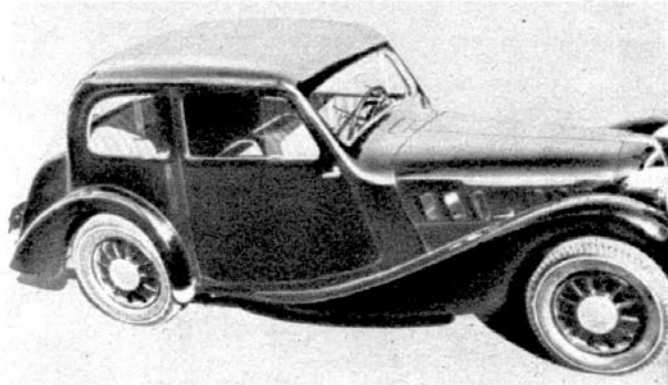
4 sed. Standard Aero.



Detaily Aero 30 a jeho Limousina.



3 sed. Roadster Aero.



B. Turek, V. König a Aero 30 v SSSR



Bohouš Turek a red. Köenig na své cestě do Moskvy. Teď již budou na Kavkaze.



V Polsku, u památníku padlým vojínům. Silnice v polské republice byly stejně obtížné a únavné, jako v ruských stepích, kde však největší překážkou byl déšť.



Turek před vrcholkem Křížového průsmyku na Kavkazu - překvapuje dokonalá vojenská silnice.

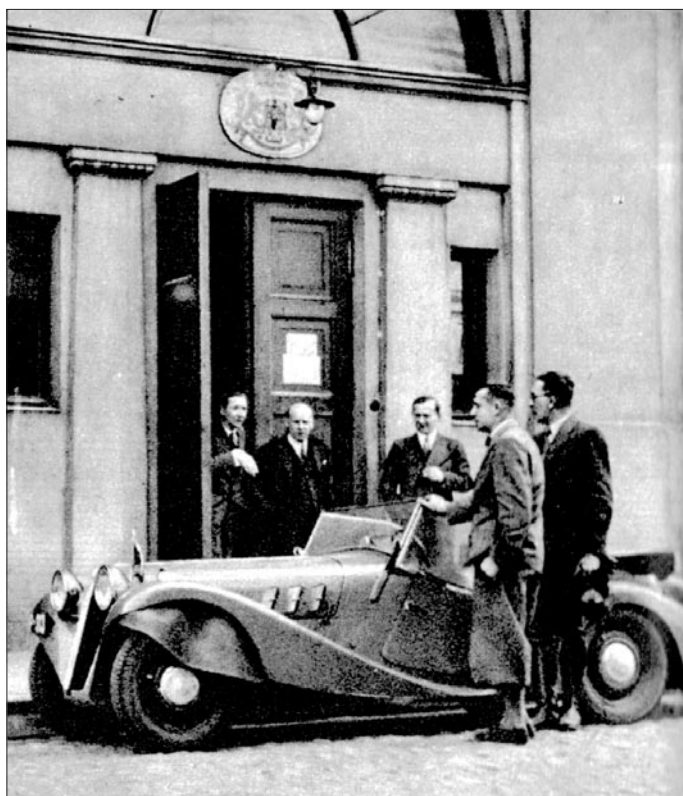


Interview na hranicích Moskvy

Turkova výprava do Ruska se již blíží dokončení - šťastnému návratu, po projetí až na Kavkaz a zpět. Je to výkon, který se rovná Turko-30.000 km svou obtížností.



Tři účastníci - B. Turek, red. V. Koenig a jejich Aero, přední náhon.



U našeho vyslanectví v Moskvě - od leva: dr. Houdek, dopisovatel našich listů, tiskový referent dr. Melč, legač. rada Procházka, Turek, red. Koenig.

Jak to bylo dál?

Paní Slavíková a B. Turek před startem III. závodu "1000 mil československých" 15. - 16.6.1935.

Foto na následující straně.



Pí Slavíková opustila nemocnici v doprovodu své máti, pí Turkové (2), pí Skokánkové (3), sl. "Stázičky z prodejny" (4), a již spokojenějšího manžela Leopolda.

Povídá se ...

- že rekonvalescence Bohuše Turka velmi dobře pokračuje a pacient již přijímá návštěvy svých přátel. Náladu má stále stejně dobrou - což je hlavní základ dobrého jeho zdraví.

- že paní Ela Slavíková pilně masíruje svoji ruku, která po dlouhém uložení v sádrovém obalu hodně zeslábla. Tráví svůj čas v Nespekách na Sázavě, kde se hledí zotavit. Jezdit zatím ještě sama nemůže - ale plány už si dělá vesele.

- že paní Ela Slavíková po nové operaci zraněné ruky v Borůvkově sanatoriu se nyní zotavuje v Karlových Varech. Její spolupodnikatel Bohuš Turek už chodí po Praze a každému svému známému, kdo ho ihned nepozná, se představuje jako "Karel Vomáčka, obchodník z Jugoslaviie, který přijel do Prahy na motocyklove trke" a častuje jej takovými líbeznostmi, že každý v brzku jej pozná.

Sanatorium

Dr. BORŮVKA

*ústav pro choroby chirurgické
ženské a porody*

PRAHA II., LEGEROVA 61/63.

163

TELEFONY 21237 a 37906 - 33238.

Kupodivu se o havárii posádky Turek-Slavíková krátce po startu kromě malé noticky v rubrice "Povídá se povídá" AUTO nezmínilo. Psalo: " ... že podle dosavadních svědectví o Turkově nehodě není zatím možno nikoho vinit z této havarie - stopa na blatníku vozu Gaudnikova byla jen nepatrná, asi 1,5 mm, a takový slabý náraz sotva by mohl vůz srazit do příkopu. Hlavním svědkem je Pubec, který v tu chvíli jel za Gaudnikem."



B. Turek podrobil se 4. listopadu t.r. operaci plastické. Náladu má stále dobrou a nerozčílí jej ani to, že kromě všech dřívějších defektů mu nedávno zjistili, že má jeden zub prasklý v kořenu, což mu zatím nemohou opravovat vzhledem k tomu, že čelist měl rozbitou. Plastická operace, provedená doc. drem Burianem, se plně zdařila, obličej Turkův tím dostal nový vý-

raz. Několik dní musel zůstat ve vyšehradském sanatoriu, ale pak se rychle uzdravil, s houževnatostí jemu vlastní.

V rámci Pražského autosalonu uspořádal Aero Car Club ve dnech 19.-28. X. v Praze III. sjezd majitelů Aero. Viz foto.



Připravil K. Jičínský

Z historie ACC Praha

K r o n i k a " F I F I N Y " - pokračování třetí

Velké dobrodružství č. 2. pokračování

(text nebyl upraven)

Pak jsme museli to na silnici obrátit což byla největší práce, neb na předních kolech byly 18 kola na zadku 16 /to bývalý držitel p.Čech vůbec nevěděl a ani to nepoznal / mělo to strašně krátký rejď na otočení by byl zapotřebí Václavák a né normální silnice sjel kus cesty dolů aby mu to samoobsluhou chytlo pak si našel vhodný flek kdese mohl obrátit až jsme se slavnostně dostali do Slivence asi k 5té hodině kde nás slavnostně očekávali za bouřlivého smíchu škoda že jsme si na to nepozvali filmaři z Barandova, byla by to prima veselohra kam by se hrabal Šaplin to by byla senzace světová. Tak jsme to tam trochu prohlédly ještě jednou mi radil je to úplně dobitý radši to prodej mám tu elektriku dělat nebo né, podrbám se za uchem a přemýšlím, doma mám peklo matka má silnou sklerózu na což silně doplácím takových pět lidí se na mé konto přikrmuje a matka hází peníze přes plot z toho úplně nic nemám. Ale když to budu vrážet pomalu do auta tak to tam musí být vidět a nejsem takový blbec abych si sám něco nevylepšíl, po zralé úvaze jsem se řízně rozhodl.

U d ě l e j e l e k t r i k u ú p l n ě n o v o u. stará je schnilá nebudu se s ní trápit ještě mě varoval bude tě to stát hodně peněz nejméně 2./- 3 tisíce než to dáš dohromady uvažují doma do roka a zařvu vo víc a nic z toho nemám jen krásné úsměvy a úšklebky /to je pitomec on o tom neví že nám matka dává -/-Byla to matka nemohl jsem proti ní ostře zakročit, tak jsem byl nucen mlčky k tomu přihlížet co mě za zády provedla a pozvolna jí musel šlapat na prsty, nešlo to najednou byl bych jí zabil. - Chodil jsem nakupovat vše sám vařil sám a hned se projevil velký výsledek.- Vyžírkové lehkoživkové atd. pozvolna nás přestávali milovat, když z nás nic už nekoukal, nijak jsem se tím netrápil jsem skrovný člověk a prodělal jsem už mnoho tak už mě na tomto světě nic nemůže překvapit ale nebojím se ničeho.

Sepsali jsme co bude k tomu zapotřeby aby se nezdržoval a mohl po chvilkách na to pracovat, 10.2.67ý. jsem nakoupil elektromateriál jako reflektory baterii blinkry a různé drobnosti aby měl Kotaska co dělat bylo to za 749.70Kčs a řekl jsem mu udělej elektriku abych alespoň něco pěkného na tom viděl a dostal zase já potom chuť do práce v takovém stavu když to vidím tak bych byl. - Nejvíce se tam uplatňovalo slovo t e ě c h l a d i ě t e ě c h v ý f u k všade teče brzdy tečou převodová skříň teče z motoru teče je to výborný bude to dobrá práce dost jsem si pochvaloval nebude mě dlouhá chvíle a ozábvau je zaručeně postaráno bude to dobrá práce vše je promaštěno jako olejovka a obaleno blátem jako řízek. -Teď musím sehnat to těsnění na výfuk,

vypátrat jaké je těsnění do zadních kol, pak si musím udělat papírový stříh na zasklení oken aby to vypadalo jako akvarium až povezu toho myho zvědavého klenota aby viděla když už zaspala tu dobu.

2.3.67. Udělal menší nákup drobných blbostí, stropní světlo, zpět zrcátko skla koženku a.t.d. za 273 Kč. Jezdil jsem 1 X až 2 X týdně do Slivence na brigádu Fifinky jak té Aerovce říkáme nějakou tu maličkost udělat a zase naplánovat další, a dělat výhledové přípravy ku předu počasí stále bylo mizerné zima a vítr nedalo se na tom moc dělat, jsme trochu rozmazlený.

Fifinka se začala trochu vylizovat měla už krásné čisté oči né takové umžourané jako dřív dokonce již také houkala speciálním zvukem model Bosch 1931. To se každý leká i SNB na technické prohlídce, Zadní stěnu na boudičce jsem tam zasklil také tím dostala lepší vzhled a jedno postraní okno druhé mě nepasovalo tak jsem tam nechal tu slídičku výfukový hrnec ze strany dal nové těsnění na jedné straně tam bylo těsnění na půl díry a tím byl ten výfuk na půl uzavřen proto to tolik kouřilo všade jen né z výfuku šrouby byly všade uvolněny a zarezavělý byla to pekelná práce to utáhnout Vzadu co je číslo tak tam byl strašně široký plech ten 12 cm ustříhl ono to vypadalo jako buldozer tím bych nebyl nikde přes hrbol přejel, práce to byla mizerná plech byl silný z pořádného materiálu to nebylo hrnce kestróly konzervy /sběr/.

4.4.67. Konečně jsem se rozhodl to převést ze Slivence do Prahy 5. Abych na tom mohl více budovat a měl to při ruce, tam to bylo strašně z ruky a všechno jsem tam musel dovážet a cesty zbaštily také mnoho času.

- Pokračování příště -

Připravil Karel Jičínský

Z poválečné historie AERO

O poválečném vývoji v továrně AERO (ale o tehdejší celém československém průmyslu) nelze uvažovat a psát apoliticky. Znárodněný průmysl byl již plně podřízen diktátu vlády a v podstatě již tehdy i KSČ. Určitá kritika poměrů ještě byla možná, jak je patrné z následujícího článku z Aero-NOVIN č. 7-8/1946.

Náš zástupce z Nymburka nám píše:

Redakci

AERO-NOVIN Praha IX.

Včera došlo 6. číslo Aero-novin. Pročítal jsem je jako vždy se zájmem a tu mne, jako zástupce továrny A e r o zaujal článek »Kdy dočkáte malý vůz?«

Takové dotazy docházejí nejen Vás, ale setkáváme se s nimi snad denně i my, zástupci. A jsme věru na rozpacích, jak informovati a utěšiti všechny ty věrné zastánce a příznivce vozů AERO. Široká veřejnost skutečně už netrpělivě čeká na nové malé vozy AERO-Ponny. Tento vůz vzbudil svými propagačními jízdami zasloužený zájem. A v důvěře v dobrou značku AERO čeká se nyní už jen na seriovou výrobu a možnost opatřiti si tento vůz za podmínek přístupných širším vrstvám.

Volají-li vládní činitelé po dodržování košického programu, jenž má

jistě na zřeteli plný rozvoj znárodněného průmyslu, není prostě myslitelné, že by ministerstvo průmyslu nepovolilo nebo dokonce zakázalo výrobu lidového vozu a to právě tam, kde byl dán už tak slibný začátek. Nemohu věřit, že by se takto podkopávala nadšená práce našich hochů, kteří lidový vůz Ponny připravovali už za okupace, illeálně, za svízelných, ba nebezpečných podmínek. A nyní by se mělo jejich úsilí potkati jen s nepochopením a nezdařem?

Neměli by si vládní činitelé uvědomiti, že lásku k práci a hlavně k práci v znárodněných podnicích by měli podporovat, rozsévati a nikoli znechucovat různými zákazy výroby? Neměli by si uvědomit, že v našem případě se to nedotýká jen kamarádů-dělníků naší automobilky, nýbrž i širokých lidových vrstev, jež se ptají — a právem — kdo má zájem o to, aby tam, kde je prosperita znárodněného podniku plně zaručena, byla

podporována snaha zasaditi statut pasivity?

Vrcholnou institucí dnešních zaměstnaneckých složek jsou závodní rady, hájící sociální zájmy pracovníků. A proto také jistě vynaloží vše, aby zaručila chod a prosperitu podniku. Ze článku v Aero-novinách je zřejmo, že naše závodní rada tuto snahu projevuje opravdu v plné míře.

K tomuto dopisu mne pohnuly jednak stále dotazy zájemců o lidový vůz, jednak onen článek, v němž se nám konečně dostalo částečného vysvětlení záležitosti s vozem AERO-Ponny. Je v něm řečeno, že zástupce továrny AERO přišel na typsačnický a programovou komisi ministerstva průmyslu prostě pozdě. A tím byla zaviněna dnešní neblahá situace, kterou všichni tak těžce neseme.

My, zástupci továrny i veřejnost

doufáme, že závodní rada s novým vedením podniku se ze všech sil vynasnaží, aby křivda, spáchaná na podniku, jenž je prvním průkopníkem našeho malého lidového vozu,

byla co nejdříve ještě letos odčiněna a napravena, a aby se tak **Aero-P** i **Aero-R** dostaly na trh v době co nejkratší.

Přeji závodí radě a vedení továrny

v dalším řešení této otázky plný zdar.

S přátelským pozdravem

Vlad. Vodrážka.

Ve stejném čísle **Aero-NOVIN** ještě stojí za přetištění článek o vládní návštěvě továrny **AERO**. Ministr **Kopecský** v něm slibuje, "že učiní vše, co bude v jeho moci". V "jeho moci" však nebylo zřejmě nic.

První serie letadel **AERO** naší armádě.

V pátek 5. dubna předala továrna **AERO** na svém letišti v Letňanech první serii školních letounů armádě. Malé, ale pro nás tak významné slavnosti byli přítomni četní hosté z kruhů vojenských i čelní representanti našeho průmyslu. Za vládu se dostavil ministr vnitra **Nosek** a ministr informací **Kopecský**. Přijeli i novináři. Zastoupen tu byl celý denní tisk i obrázkové týdeníky. Československý rozhlas poslal na letiště reportážní vůz a ještě téhož večera vysílal záběry. Nazírájí se o nás rozepsaly všechny deníky. Ze Svobodných novin otiskujeme vyňatky z obsáhlého referátu:



FOTO VOŘÍŠEK

Ministři **Nosek** a **Kopecský** na našem letišti.

»— rádi jsme přijeli, abychom shlédli první serii letadel, které nám po válce darovaly ruce dělníků. Hoši v montérkách obcházelí okolo a oči jim radostně zářily. Později při prohlídce továrny **AERO** jsme jejich dílo

Z výběru článků z poválečných **Aero-NOVIN** je nám jasné, že jakákoliv snaha o zachování výroby automobilů byla zbytečná. Naše archivní **Aero-NOVINY** končí srpnem 1946. Přestože tento třídílný seriál působí na dnešního čtenáře pochmurně, je zřejmé, že tehdy žili lidé ještě poválečnou euforií. Vždyť se vyráběla letadla, poslední série třicítek a aktivity zaměstnanců také ještě fungovaly, o čemž svědčí např. články o leteckých modelářích.

P.S. - Ministr vnitra soudruh **Nosek** vykonal o čtyři roky později návštěvu, tentokrát ruzyňské věznice, na jejímž základě se vyšetřovatelé zavázali, že k 1. květnu - Svátku práce 1950 - ukončí "vyšetřování s protistátními živly". O dva měsíce později byl závazek splněn popravou **Milady Horákové** a dalších nepohodlných ...

- JK -

plně ocenili, když jsme shlédli, za jak těžkých podmínek se naše nové letouny rodí.

Desítka lesklých světlemodrých letadel stála v zákrytu, voněla novotou, lakem a továrnou. Jen pach benzínu připomínal, že už každý z těchto cvičných letounů má za sebou svůj křest ve výši. Přiznám se, také jsem musel jako ostatní pohladit tu červeno-modro-bílou značku v kruhovém poli z radostí, že máme zase svá letadla. Později letouny vzletly a piloti ukázali svou dovednost i spolehlivost strojů. Nad hlavami se nám rozdovalděl v akrobatických kouscích. Byl z toho strach i radost. Závodní rada nám objasnila těžkou situací letecké výroby. Továrna **AERO** byla velmi postižena leteckým bombardováním a teprve zvolna se zotavuje z ran. Ještě zdaleka nejede naplno a přesto vyšlo z jejich dílen od revoluce už 73 letounů. Také se může pochlubiti dvěma novými typy vozů, jež rovněž stály na letišti —«

AERO-Ponny i **AERO-R** budily u hostů, zejména u novinářů zájem a obdiv. A jistě zasloužený. Vyptávali se, proč tyto skvělé vozy nevyrobíme v seriích a donutili nás, abychom si postěžovali na nepřízeň osudu.

Autobus odvezl pak novináře do továrny. Zastihli dělníky v plné práci. Novináře to zřejmě překvapilo, mile překvapilo. Byli připraveni na oslavnou manifestaci s obvyklým shromážděním a vítáním hostů, jak prý je to dnes všude zvykem.

I pánům ministrům a ostatním hostům, kteří rovněž továrnu navštívili, bylo zcela vhod, že jejich příchod nebyl povelem k zastavení práce. Prohlédli si dílny, pohovořili s dělníky na jejich pracovištích. Zaměstnanci továrny sešli se teprve k projevům hostů. Ve své řeči prohlásil ministr **Nosek**, že v důsledku dobré pracovní morálky, která se projevuje takřka v celém znárodněném průmyslu, jsme ve střední Evropě prvním státem, který se staví na vlastní nohy. Jde nyní jen o to, aby nám byla vládou a ministerstvem průmyslu zabezpečena práce i do budoucnosti, zejména v průmyslu leteckém.

Ministr **Kopecský** nás ujistil, že má velkou radost z toho, co jsme už vykonali. Řekl, že povinností činitelů ve vládě bude, aby se postarali nejen o to, aby byla výroba letadel zajištěna, nýbrž i o oživení výroby automobilů, zejména takových, jakým my obětovali tolik práce a s nimiž bychom se tak neradi loučili. Slíbil, že učiní pro nás vše, co bude v jeho moci.

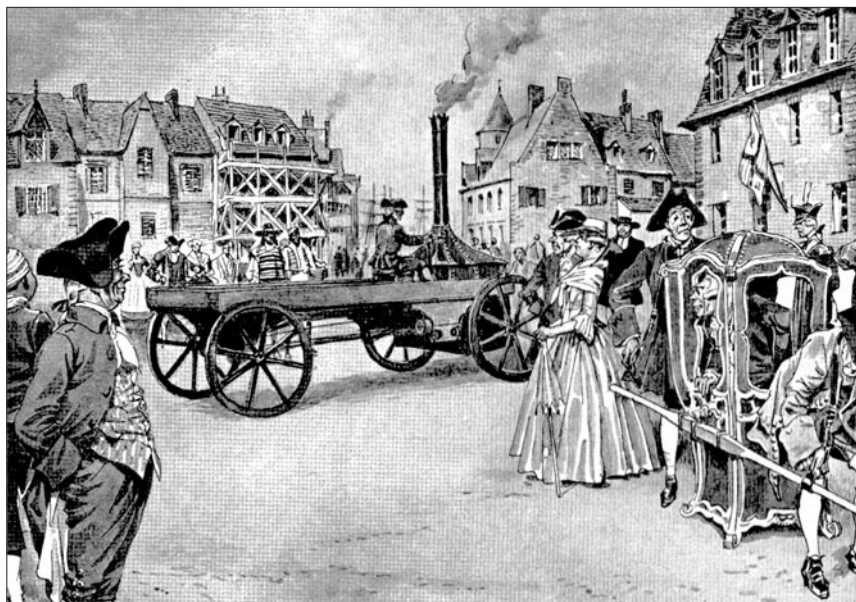
Dále promluví k nám pan sekční šéf inž. **Bervida** a pan inž. **Suchý**. — Za závodní radu poděkoval soudruh **Skála**.

Z knihy V. Heinze a V. Klementa Z DĚJIN AUTOMOBILU z r. 1931 vám nabízíme 4. pokračování o automobilech na páru.

Z historie automobilu

51

PÁRA V DOPRAVĚ



NATHAN READ.
Amerika 1790.

NATHAN READ se narodil v r. 1759 ve Warren, Massachusetts, jako syn zámožných rodičů. Vystudoval s vyznamenáním theologii na Harvardské universitě, kde působil jako učitel do r. 1787. Pak studoval rok medicinu a usadil se jako lékárník v Salem. Zabývá se technickými pokusy, postavil r. 1788 loď s boč-



N. Read.

nými kolesy pro ruční pohon. Současně experimentoval s parním strojem a s kotlem, které zamýšlel použít pro loď i pro vůz.

Šlo mu o použití parního stroje zejména pro lodě, pro něž tehdejší kotle byly příliš těžké. Tak dospěl ke svému kotli z mědi a železa, v němž bylo 78 trubek kruhovitě uspořádaných. Chválí jej sám jako "lehký, silný, kompaktní a bezpečný, vhodný pro použití v parní lodi i v parním voze". Byl nejen lehčí než kotle jeho současníků, nýbrž umožňoval i vyšší tlak. Místo dosavadních 0,56-0,70 atmosfer docíloval Read 1,05-1,40. Vytvořil jím pramen síly, kterého bylo možno použít pro dopravu bez kondensátoru. Postavil pracující model vysokotlakého dvojčinného stroje, který mohl pracovat s kondensátorem i bez něho, a model kolesové parolodi s řetězovým převodem. R. 1790 zažádal o patent na tento stroj, na parolodi a na parní vůz, který provedl v *pracujícím modelu*. Read, kterému náleží čestné místo zejména v dějinách paroplavby, se nesnažil - jsa zámožný a málo ctižádostivý - těžiti ze svých vynálezů. Jeho povaha, jak se zdá, tíhla více k zájmům veřejným, neboť se stal členem kongresu, soudcem a hlavním soudcem v Hancock City. R. 1807 se uchýlil na své krásné venkovské sídlo v Belfastu, kde zemřel, stár jsa 90 let, r. 1849.

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

- pokračování příště -

Z domova

Na knižním trhu se objevila nová publikace nakladatelství Computer Press "AERO" autorů Aloise a Ondřeje Pavlůskových (edice Autosalon, 172 stran, 330 Kč). Na Aukru je uváděna takto: "Tato podrobně

zpracovaná encyklopedie zajímavě popisuje kompletní historii firmy Aero a to od prvních letadel až po poslední vyrobený automobil. Kniha obsahuje téměř 200 barevných i černobílých fotografií, perokreseb a studií, v některých případech dosud nepublikovaných). V závěru encyklopedie nechybí ani ucelený přehled všech vyrobených modelů a technická data vozidel značky Aero."

Vzhledem k tomu, archivář ACC Praha před časem stvořil knížku s podobným obsahem - byť ji nepovažuje za encyklopedii - ponechává posouzení novinky na čtenářích Aerovkáře.

Karel Jičínský



XIV. Klecanská veterán rallye 2010

Do XIV. ročníku Klecanské veterán rallye 2010 se zaregistrovalo 83 posádek. Z toho bylo 50 automobilů, 26 motocyklů a 11 velocipedů. O pohár společnosti AERO Vodochody se utkalo 11 vozů značky AERO. V této soutěži se nejlépe dařilo Jardovi a Saše Dufkovým s jejich vozem AERO 30 z roku 1936. Vítězem kategorie auto a zároveň absolutním vítězem soutěže se stal pan Miroslav Nosák s Pragou Piccolo z roku 1938, v kategorii moto si nejlépe vedl pan Jiří Bálek na motocyklu BMW R66 z roku 1938 a z jízdních kol vystoupil na stupeň nejvyšší pan Martin Lemon na jízdním kole značky Ogar Ahoj vyrobeném kolem roku 1933. Ceny pro vítěze dodala společnost BECK International.



Vítězové kat. AERO manž. Dufkovi.

Vítězové jednotlivých kategorií si všichni odnesli týdenní zahraniční zájezd pro dvě osoby.

Divákům se nejvíce líbila vozidla Ford T z roku 1922, který byl zároveň nejstarším automobilem a motocykl AJS 800 z roku 1926. Jako nejlépe dobově oblečená posádka byla diváky vyhlášena rodina Radka Slavíka z Chebu, s miminkem, kterému bylo tento den právě jeden měsíc. Samozřejmě odpočívalo v dobovém kočárku vyrobeném kolem roku 1900.

Nejstarším motocyklem byl stroj Champion 500 pana Jindřicha Chaloupky z roku 1919. Patrně úplně



nejstarší vozidlo letošního ročníku Klecanské veterán rallye, které sice nejelo celou trať, ale udivovalo diváky na náměstí V.B. Třebízského, bylo vysoké kolo pana Oldřicha Kodedy, který dopolední výstavu vylepšoval hrou na svůj flašinet.

Na trati dlouhé 56 km strávila vozidla 3 hod. 30 min. Za tento čas projeli účastníci 12 kontrolami, na kterých plnili různé sportovní i dětské soutěže. Mezi ně patřila chůze na chůdách, hod kroužků na kůlky, skládání hlavolamu, hádání předmětů v pytli. Poslední úkol byl testík, připravený Álou Němečkovou, aby se pořadatelé dověděli, co vše účastníci na trati viděli a poznali. Z výsledků těchto soutěžních prvků se následně celá akce vyhodnocuje.

V malém Máslovickém muzeu másla se soutěžící seznámili s množstvím trpaslíků, kterým zde byla věnována výstava. I tak bylo pro většinu soutěžících velice náročné vyjmenovat sedm trpaslíků ze Sněhurčiny chaloupky. Soutěžící vymysleli dalších 38 jmen trpaslíků, která slušný časopis vůbec nemůže publikovat.

Den byl ukončen v budově původního výstrojního skladu v bývalých klecanských kasárnách, kde bylo nutno se schovat před večerním deštěm. Při vystoupení místního kouzelníka Vítka Rabiňáka všichni okamžitě zapoměli na zhoršené počasí a se zatajeným dechem sledovali, jak se ze vzduchu sbírají padesátikoruny, jak se z kravaty udělá svíčka a jak má provaz najednou čtyři konce.

Po ukončení vyhlášení výsledků se pokračovalo v taneční zábavě až do druhé hodiny ranní následujícího dne. I přes méně bohatý doprovodný program, než obvykle, si všichni příjemně užili velice teplý den.

Martin Lemon



Před časem jsem se zmínil v článku o demontáži předních polonáprav A 30 (případně A 50) o možnosti vymezení vůlí ložisek vnitřního náboje kola (SKF 16115 - 110/75/12). Z výkresu je patrné, že oba vnitřní kroužky ložisek a vnější kroužek ložiska vzdálenějšího od kola jsou uloženy pevně. Vnější kroužek ložiska bližšího ke kolu (dolního) je uložen volně - toto místo je označeno kroužkem. Zvětšující se vůle ložisek se tudíž projeví jako součet obou vůlí. Vzhledem k tomu, že tato ložiska se již běžně nevyrábějí a cena zakázkových výrobků je značná, lze vymezit jejich axiální (osovou) vůli. Předpokladem k této úpravě je dobrý stav ložisek - kuličkové dráhy a kuličky nesmí být poškozeny!

Vymezení vůlí obou ložisek docílíme podložkou (podložkami) vloženými do prostoru mezi vnějším kroužkem dolního ložiska a nábojem předního kola. Docílíme tím i snížení svislé vůle ložisek, jelikož po vyme-



zení běží kuličky více u stran dráh. Konstrukčně je logické, že vnější kroužek dolního ložiska je volný. Je tím zajištěno, že výrobní tolerance mají dostatečný prostor proti zablokování ložisek. **POZOR! S dostatečnou vůlí v tomto místě musíme počítat i při použití zmíněných podložek!**

Měření potřebné síly podložek je dosti pracné a činí cca 1,5 mm. Doporučuji proto osadit podložku cca 1,3 mm silnou a potom přidávat podložky o síle 0,1 mm. Konečná vůle ložisek po vymezení podložkami musí být alespoň taková, jaká je u ložisek nových. Součet axiálních vůlí obou ložisek (nových) je cca 0,1 až 0,15 mm. Tato vůle musí být zachována - po dotažení musí být vůle patrna a vnitřní náboj kola se musí točit naprosto volně !!!

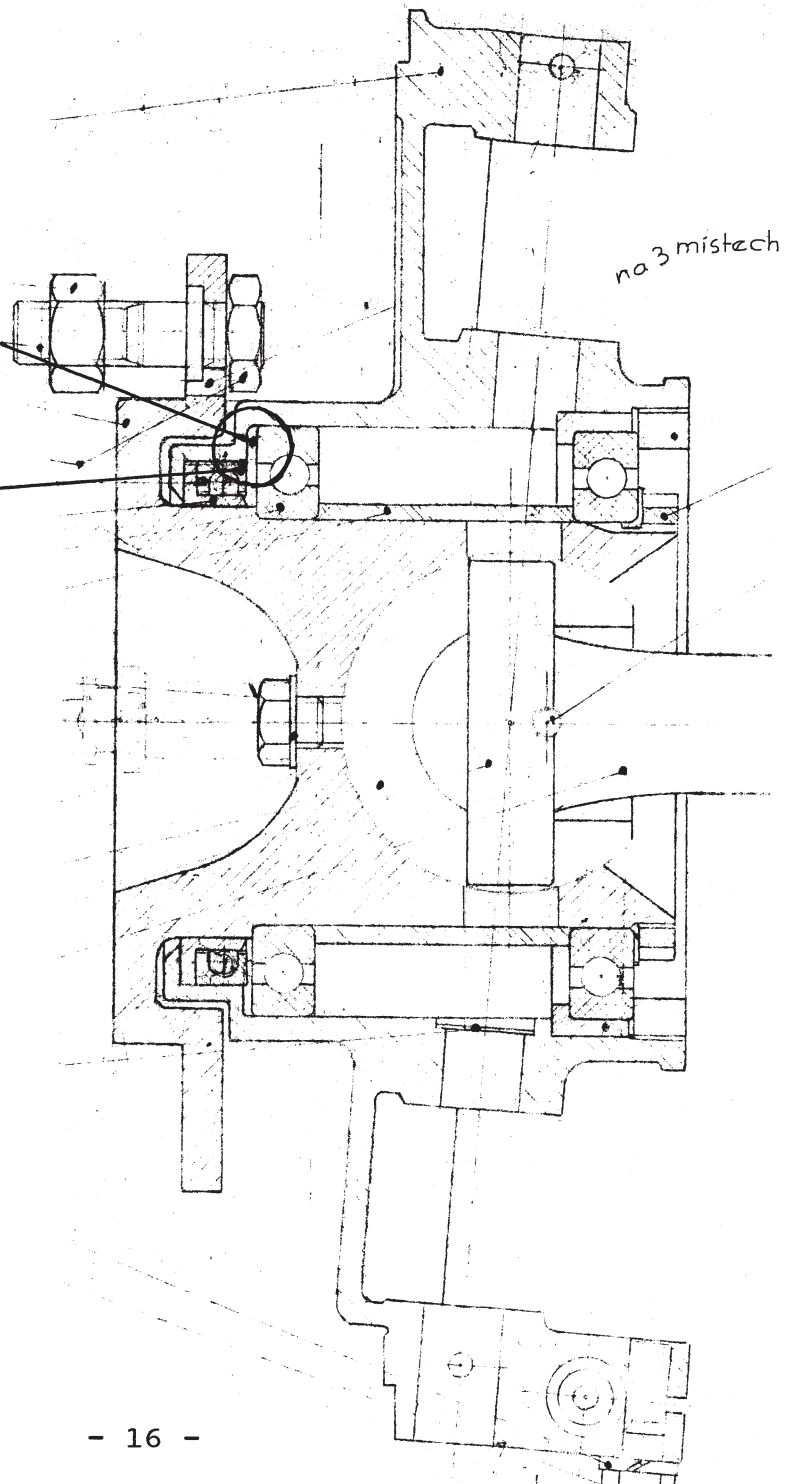
Vnější průměr podložek je 110 mm a vnitřní cca 94 mm - s tímto průměrem zasahuje až nad těsnicí kroužek a zabezpečuje níže popsany zajišťovací kroužek, který brání posunutí těsnícího kroužku.

Umístění podložek
vnějšího kroužku
ložiska.

Umístění zajišťovacího
kroužku pro zabezpečení
těsnícího kroužku.

Povšimněte si šroubu v náboji místo maznice. Změna na šroub byla zakreslena 4.10.1940. Nelze tuto změnu doporučit, jelikož je vhodné přimazávat maznicí náboj plastickým mazivem.

(Výkres je zmenšen.)



Při montáži je nutné vyměnit i těsnicí kroužek. Vnější průměr kroužku je 97 mm, běžně dostupné kroužky však mají průměr 100 mm. Na rozměr 97 mm lze průměr snížit s vhodným přípravkem na soustruhu. Je vyzkoušeno, že i po soustružení na potřebný průměr nedojde k úplnému odstranění plechové výztuhy kroužku. Jelikož je z pláště kroužku odstraněna guma, která kroužek utěsňuje v náboji, musí se kroužek v náboji utěsnit vhodným těsnicí materiálem, aby olej nepodtéká pod kroužkem (těsnicí hmota pro vany motorů, silikon, vhodné lepidlo). Současné těsnicí kroužky jsou nižší a nevyplňují svou výškou celý prostor pod ložiskem. Je proto vhodné po zalepení těsnicího kroužku ještě do zbývajících volného prostoru vložit zajišťovací kroužek o vnějším průměru 97 mm a vnitřním cca 90 mm. Síla kroužku je cca 2 mm.

- JK -

Kolega Petr Klusák se dotázal, kdy byla používána pro A 30 ojnicí ložiska Na 30 "Nadel". Dle jeho soudu byla montována již za války.

Dále v dopise uvádí -

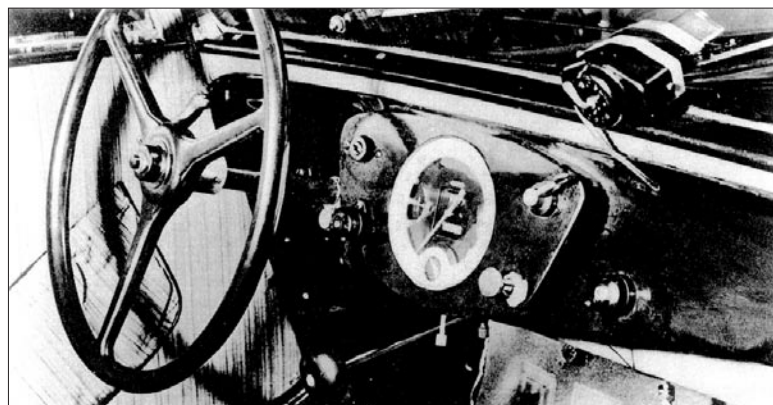
Traduje se, že ojnicí ložiska vyráběla firma SKF údajně ve Švýcarsku na přímou objednávku firmy AERO. Před časem jsem mluvil s bývalým zaměstnancem brněnského (bývalého) "Ústavu pro výzkum a vývoj valivých ložisek" a ten mi sdělil, že ložiska VL 1000 vyráběly "Blanické strojírný" ve Vlašimi. V tom případě by šlo o tuzemský, příp. licenčně vyráběný artikl. Pokud by někdo ze čtenářů věděl bližší údaje, prosím o otištění - snad někdo vlastní katalog oné firmy, kde tato ložiska figuruji.

Označování ojnicích ložisek názvem Na 30 se objevuje už v sestavě motoru (výkres vL 348, dat. 21.12.36). Dnes tato ložiska vyrábí a v katalogu nabízí firma "Nadella" rovněž pod ozn. Na 30 francouzské provenience (ložisko je nutno opatřit 2 podložkami na výslednou šířku 26 mm).

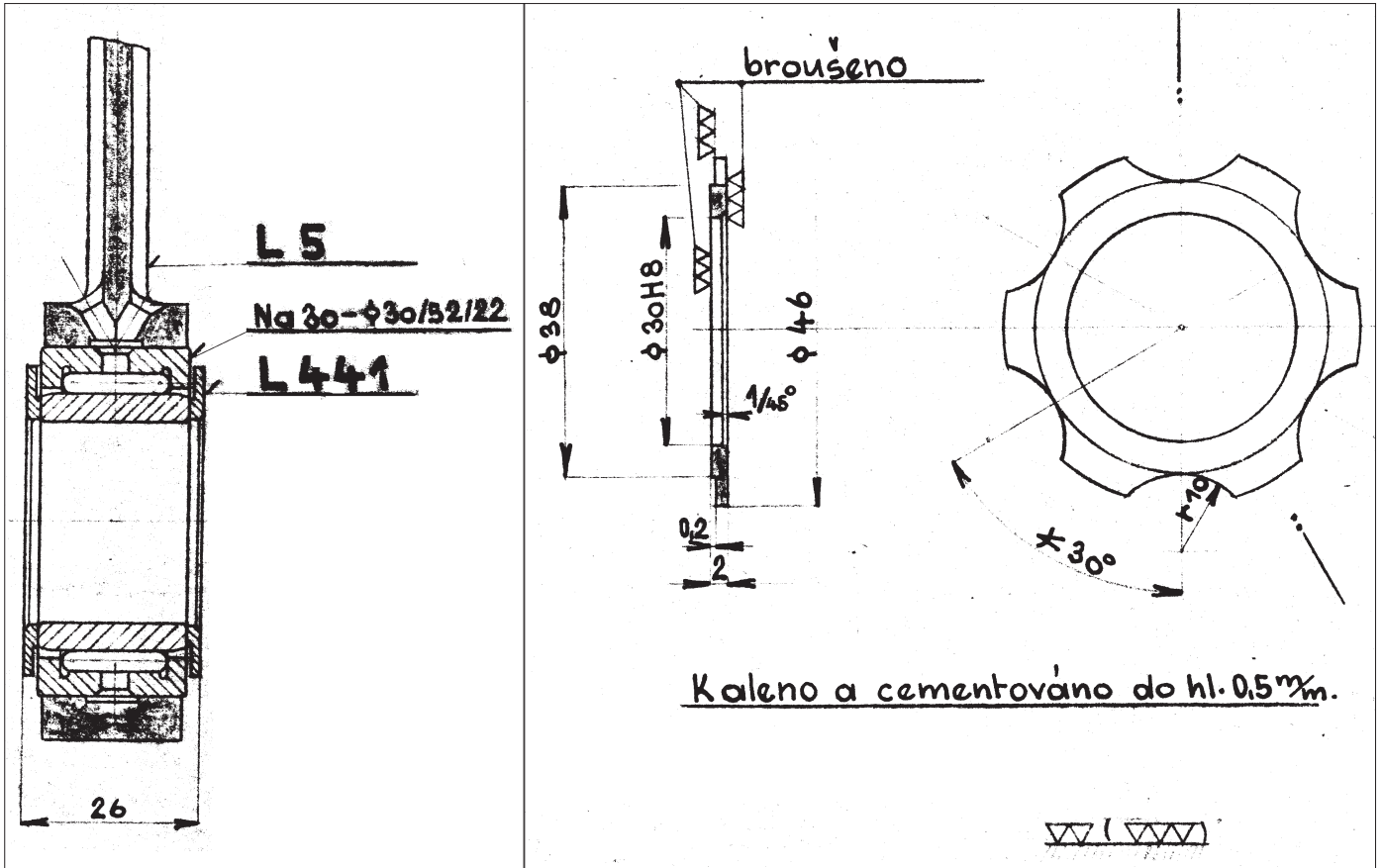
V archivu máme výkresy L 440 a L 441 (viz str. 18), které zatím unikaly pozornosti. Ložiska "Nadel" Na 30 jsou jehlová, jednořadá. Povšimněte si data na výkresech - 16.3.1945 - tedy necelé dva měsíce před ukončením války. Je zřejmé, že v té době byl nedostatek původních ložisek a tato byla určena jako dočasná náhrada. Domnívám se, že než došlo k dodávce podložek L 441, bylo již po válce. Proto vyvstává otázka, zda byla tato ložiska v továrně vůbec montována. Zatím jsem se setkal pouze s tím, že se ložiska Na 30 montovala až v pozdější době při renovacích motorů, kdy se již původní ložiska SKF VL 1000 nevyráběla. Je pravda, že na výkresu vL 340 (vojenské provedení) z 21.12.36 je uvedeno ložisko SKF !!! Na 30 s rozměry 30-52-26, ale zakresleno je ložisko válečkové dvouřadá bez podložek! Šířka je uvedena 26 mm, ale Na 30 je široké pouze 22 mm, zbývajících 4 mm tvoří podložky.

- JK -

Druhý dotaz Petra Klusáka se týká vybavení přístrojové desky limuziny A 30 r. 1934 - k čemu slouží vypínače vpravo od tabla tachometru a vedle prolisu?



Jeden vypínač slouží pro osvětlení tabla (pravděpodobně ten vedle tabla), druhý slouží pro osvětlení kabiny. Vlevo od volantové tyče je málo viditelná páčka předstihu. Povšimněte si také umístění motorku stěrače, později byl nad oknem.



povrch hladký, neobrobený hrubý, obrobený hladký, obrobený nejhladší, obrobený	Úprava ojnic. ložiska „Nadel“								
	označení	předmět	kusů	materiál	rozměry	váha	č.mod.	poznámka	
	skupina: Motor		čís. sestavení:						
	kreslil: <i>Slecht</i>	datum: 16. III. 45.	nahrazuje výkres:		AERO TOVÁRNA LETADEL DR. KABEŠ PRAHA L440				
	kontroloval:		nahrazen výkresem:						
	vyzkoušeno pod č.								
	platné od	vozu	měřítko: 1:1						
	platné do	vozu							

povrch hladký, neobrobený hrubý, obrobený hladký, obrobený nejhladší, obrobený	Podložka ojnic. ložiska „Nadel“		GE2						
	označení	předmět	kusů	materiál	rozměry	váha	č.mod.	poznámka	
	skupina: Motor		čís. sestavení: L440						
	kreslil: <i>Slecht</i>	datum: 16. III. 45.	nahrazuje výkres:		AERO TOVÁRNA LETADEL DR. KABEŠ PRAHA L441				
	kontroloval:		nahrazen výkresem:						
	vyzkoušeno pod č.								
	platné od	vozu	měřítko: 1:1						
	platné do	vozu							

Historie jedné Aerovky

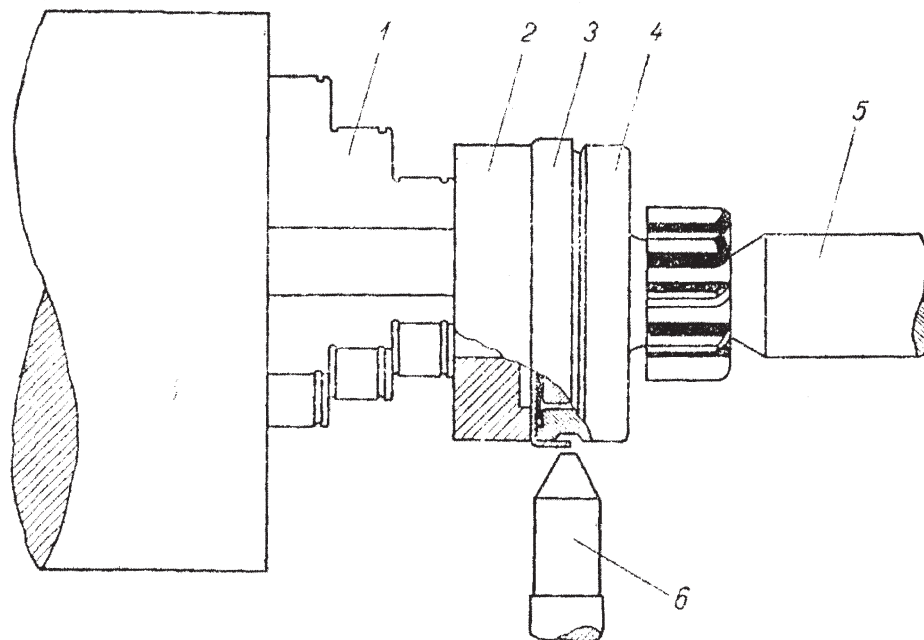
15. pokračování o renovaci A 662 od F. Kunderáta

Opravy spouštěčů.

Před sestavením volnoběžky namažeme tukem obě broušené plochy v dutině pastorku. Potom vložíme do této dutiny záběrové pouzdro, do otvorů v ozubech zasuneme pružinami a nakonec vložíme válečky. Válečky nesmí být pružinami vytlačovány tak daleko, že by při záběru volnoběžka prokluzovala. Nyní nasadíme krycí ocelovou podložku a kryt volnoběžky. Před zaválcováním krytu volnoběžky přezkoušíme její chod. Zaválcování provádíme na soustruhu při nejnižších otáčkách mosaznou tyčí nebo vroubovacím kolečkem upnutým do nožové hlavy. Vzhledem k tomu, že při zaválcování krytu je volnoběžka uchycena za záběrové pouzdro, musí se vřetenem otáčet ve směru volnoběhu volnoběžky. Po zaválcování krytu se znovu přesvědčíme o hladkém chodu volnoběžky. Někdy se stane, že volnoběžka jde ztuha. To odstraníme poklepáním kladivem na okraj krytu. Nyní nalisujeme do pastorku kluzné ložisko, na záběrové pouzdro navlečeme pružiny, dělenou objímku, pojistné pérové kroužky a opěrnou misku v opačném pořadí než při rozebírání. Tím jsme skončili opravu volnoběžky s pastorkem. Dobrá oprava a sestavení volnoběžky jsou velmi důležité, protože jde o velmi namáhanou součást, přenášející kroutící moment spouštěče a zároveň jej chránící před poškozením vysokými otáčkami při opožděném vysunutí pastorku ze setrvačnicku nastartovaného motoru.

Další součástí spouštěčů s mechanickým zasouváním je spínač. Pokud nejsou kontakty spínače příliš opáleny, očistíme jejich plochy pilníkem. Poškozené izolační podložky nahradíme novými.

Sestavení spouštěče bude náplní příštího pokračování.



Zaválcování volnoběžky

1 čelisti; 2 přítlačná podložka; 3 kryt volnoběžky; 4 pastorek; 5 hrot koníku; 6 tlačná tyč pro zaválcování



V závodě do vrchu na Jenerálce 28. dubna byl vůz Aero 30 nejrychlejším československým seriovým automobilem. Vozy Aero 30 docílily na těžké trati do vrchu průměrné rychlosti téměř 70 km a získaly absolutní vítězství ve dvou kategoriích a časy lepší než řada velkých, daleko silnějších automobilů.

Aero

továrna letadel, Praha-Vysočany
Prodejna: Praha II., Na Poříčí 28
Telefon číslo 278-60, 361-40

milton

140

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 3, 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