2010

Aerovkář

ČASOPIS AERO CAR CLUBU

ČESKÝ KLUB HISTORICKÝCH VOZIDEL

AERO CAR CLUB PRAHA

Arbesovo náměstí 1, 150 00 Praha 5

... takhle byly protaženy silnice v lednu 1938 (v Rumunsku) ...

č. 5

Vážení aerovkáři,

je již letitým zvykem si v úvodníku posledního čísla Aerovkáře popřát vše, co si lidé na prahu nového roku přejí. Při přípravě pátého zpravodaje každým rokem neodolám a hledám v zažloutlých listech starých Aerovkářů inspiraci a snažím se vžít do atmosféry té doby. Dosud jsem vždy vnímal tehdejší čas vánoční a novoroční jako něco, co bylo plné optimismu a energie do další aerovkářské klubové činnosti. V letošním Aerovkáři jsme se zaměřili na pochmurnou dobu válečnou a hlavně poválečnou. Při té příležitosti mě napadlo, co asi přinášel aerovkářský tisk svým čtenářům v rámci novoročních přání?

Prosincové číslo časopisu Aero Car Club Revue v roce 1938 jaksi konec roku ignoruje (Československo již bylo okleštěno Mnichovskou dohodou) a dvě čísla z počátku roku 1939 bohužel nemáme. Třetím číslem se aerovkářský předválečný tisk se svými čtenáři definitivně rozloučil článkem **"KONČÍME ..."**, který jste si mohli v Aerovkáři přečíst.

Prosincové Aero-NOVINY v roce 1945 byly ještě v tomto směru optimistické (byť již měsíc byl průmysl zestátněn) a svým čtenářům popřály článkem **Pokoj lidem dobré vůle ....** I dřevoryt Karla Vlka "Matka", na titulní straně tohoto výtisku, symbolizoval pověstné "krev a mléko" Matky Země.

Citujme z článku: ... *Vánoce svou pěknou tradicí byly vždy opravdovým symbolem klidu a míru v oslavě narození Krista, jehož kultu si váží celý vzdělaný svět bez rozdílu politického a náboženského přesvědčení. Dokonce i nový řád přebírá jej do svého slovníku, povýšiv tak vánoce na svátky retrospektivního rozjímání a všeobecného uznávání lidských práv, zapomínání zla a uznávání dobra. Nebude nemístně, když si i my v našich Aero-novinách povšimneme významu posledních dvou slov předešlé věty.* ... No, a brzy potom přišel sovětský Děda Mráz a ...

Dost skepse! **Všechno nej, nej! nejenom v roce 2011 a ať aerovky dělají radost ještě mnoha generacím!**

- JK -

PF 2011

Já jsem mu říkala

aby nejezdil

s Aerovkou

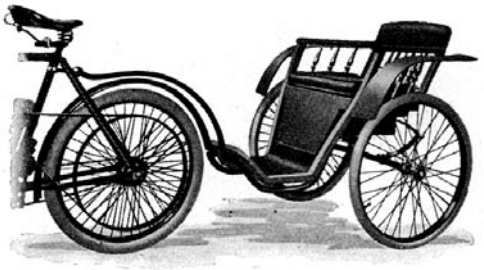
chytat kapra,

ale aby ho koupil

v Lídlu

"Milé přání PF 2011 nám do redakce poslal z Chocně Olda Ulrich a svolil k otištění v Aerovkáři". Děkujeme.

LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.



1901.
Závěsný vozík ke dvoukolce.

Co v knize o aerovkách není

Vážený pan profesor RNDr. J. Voříšek, CSc. zaslal pro náš zpravodaj ze svého archivu vzácné snímky, které pořídil jeho otec na svatbě JUC. Vladimíra M. Kabeše a sl. Otylie Drymlové. Za laskavost děkujeme. Jedna fotografie znázorňuje scénu před branou zámeckého areálu v Ratměřicích, druhá pak snoubence při samotném svatebním obřadu, který se konal dne 14. června 1945 v kostele sv. Františka ("u křižovníků") na Starém Městě Pražském. Když jsme nedávno byli s manželkou Filomenou pozváni paní Kabešovou na "čaj o páté", vzali jsme tuto fotku s sebou. Paní Otylka sice poznala, že na ní je "náš pan doktor", neuhádla ovšem, kdo je ona mladá dáma po jeho boku. Tak jsme to museli prozradit, což ji velmi mile potěšilo a hned na tuto událost a tehdejší dobu zavzpomínala.

Připravil Karel Jičínský

Z historie ACC Praha

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

(text nebyl upraven)

Druhý den jsem se dál ihned do dvéří na pravé straně to byla hlavní věc bez které bych byl úplně nemožný udělal jsem si papírový střih podle levé strany obrátil a obkreslil na pravou stranu, pilkou jenom plátkem jsem to vyříz na malém kousku jsem to nedořízl vyvrtal a přidělal panty aby se mě neporušila fasona nejhorší to bylo v těch

rámusech /zakulacení/ to trval řez půl druhé hodiny musel jsem pilku přistřihnout úplně do špičky a jenom 2 cm žudlat aby to šlo do kulata což se mě brzy otupily zuby a já musel pořád pilku přistřihovat dopadlo to celkem dobře, hlavně fasona byla neporušená a nemusel jsem na ty dvířečka kupovat celou tabuli plechu /mizerného/ byla to zábava na celý den. -Pak jsme tam přidělali patentní zámky aby z toho nebyl veřejný holubník, nejhorší práce na to byla dvéře vystužit na samém kraji 1 cm páskou nikde to není k mání tak jsem koupil pásky co sou do dveří ke skříním to jsem tam nanýtoval. -Syn zase se dal do celého čalounění tam již bylo troje na sobě přibité a žádné nestálo ani za fajfku tabáku, všechno to utrhal a potáhl novou černou koženkou, vypadalo to jako nové, stálo 98 Kčs a za 4 Kčs hřebíčky vystekal se také na tom dost ať se mládí vydovádí. nemohu to ani všechno podrobně popisovat co jsme s tím všechno museli provécz aby to trochu vypadalo a hlavně fungovalo, to bych popsal moc papíru a ani bych nedopsal to bych musel být živ do 100 let. Proto jen stručně a ještě jen ve skratkách. -seřídit brzdy, dát těsnění vlastnoručně vyrobený /věděl jsem jak byl jsem na brigádě /školení/. Přendat kola zadní na předek přední na zadek a závada v řízení byla odstraněná, nádherně se všude otočíme. Celou boudu schodit a přesně jí udělat na míru obě strany aby byly stejné a hlavně vystužit v rohách /dříve to držrlo po jednom šroubu to byla harmonika tahací/ dát nové sklá /první popraskali/ všade kde to šlo dát nové šrouby staré uřezat usekat nebo ukroutit po dobrém to nešlo vše bylo zarezlé tak muselo slušné zacházení stranou.-

Každý den se na tom budovalo 1-2 hod. jak dovolovalo počasí a hlavně jak se sehnali potřebné suroviny na výrobu s tím byly velké potíže a museli se tam kde součásti neprodávají tam je měli a vždycky nějakou Boudovo sehnat.-Celkem nám to dosti při té bídě přibívalo zlepšilo vypadalo to slibně sle pokud to nebylo v pořádku tak jsem se s tím nechtěl na technické prohlídce pochlubit abych s tím neschořel a nehnali mě s tím třebas třikrát zpátky jsou to všivkové a nikdy nevíte na koho tam vtrhnete a pak vás buzeruje na pitomosti to je podle nálady.

Pár kratších zkušebních jízd po Smíchově a okolí jsem udělal vypadalo to již mnohem lepší, nekouřilo to menší rámus, brzdilo to dobře, do kopce to tahalo jako bejk, akorát se mě nelíbilo že tam něco nenápadně v zadu klepalo to asi má nějaký vyžraný zoubek, zatím to není tak zlé ale nelíbilo se mě to.

Dobrodružství č.4 Dne 11.4.67. Potřeboval ject syn do Chaber a naříkal si že mu to dlouho trvalo, povídám maličkost máme tady Fifinku tak ať nás tam hodí.-Tak jsme jí nastartovali šlapala si to dobře do Kobylys k Vychovatelně si to vyjela na trojku /ona tam čtyrka není/ tam jsem na křižovatce musel hodit dvojku a šlapala si to vesele dál dobře jsme dojeli.-Při zpáteční cestě jsme s zastavily u Karla Vody, V Kobylysých tam má takový kopcovitý terén silně rozbrázděný od dešťů, chtěl jsem se tam rozjeti do velkého kopce a vzadu se ozval nepříjemný zvuk začalo to přeskakovat přes zuby /asi hruška a talíř/. Musel jsem opatrně jet pomalu přidávat plyn tak to jedině šlo, dostali jsme se na Malostranské nám. tam jsme museli odbočit do Nerudovy ulice a bylo zle, začalo to přeskakovat a nejelo to. Couvnul jsem zpátky na náměstí bez motoru děcko povídá já vylezu a pojedu elektrikou a ty sám snad

dojedeš když to bude odlehčené, to jsem provedl a jel ke svatému Tomáši na Klárov, tam jsem musel přibrzdit a pak se znovu rozjíždět a to bylo zlé na most už jsem nevyjel přeskakovalo to zle ale nejelo to.-couvl jsem zpět do ulice u Lužického Semináře tam jsem zkoušel přeštelovat spojku jest-li by to jelo ale to bylo bezvýsledné.-Tak jsem zatlačil auto dál kde je to širší /takové náměstíčko/ vše zamkl a jel domů.-Večer jsme byly na noční představení v Mostecké ulici a po představení byla noční brigáda tlačení auta domů šlo to celkem dobře zima nám nebyla a hlavně na ulici žádný neviděl aby se nám nesmáli.

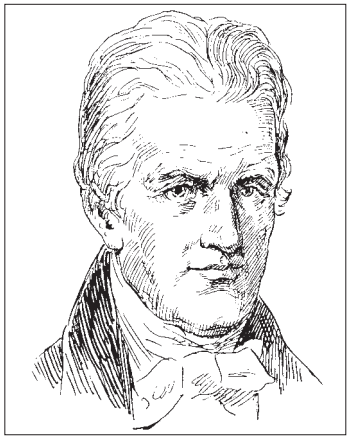
- Pokračování příště - Připravil Karel Jičínský

Z knihy V. Heinze a V. Klementa **Z DĚJIN AUTOMOBILU** z r. 1931.
6. pokračování o automobilech na páru.

Z historie automobilu 53

PÁRA V DOPRAVĚ

OLIVER EVANS.
Amerika 1804.



Oliver Evans (nar. 1755 v Delaware), "americký James Watt", je tvůrcem prvního amerického motorového vozu. R. 1786 žádá od státu Pensylvania výsadu na parní stroj k hnaní mlýnů a - vozů. Na vozy dostal patent ve státě Marylandu. Parního vozu použil jen příležitostně. R. 1804 objednala Filadelfie od něho parní bagr. Zkonstruoval loď se strojem o 5 ks, a aby ji dopravil na řeku Schuylkill, postavil ji na čtyřkolový podvozek, jehož kola hnal pomocí hnacích řemenů (tedy "transmisí") strojem lodi. Nazval jej "Eructor amphibolus" a dojel s ním na vodu 1 1/5 míle vzdálenou. Zemřel jako vážený občan r. 1819 ve Filadelfii. Napsal tato *prorocká* slova: "Jsem přesvědčen, že přijde čas, kdy všeobecně bude užíváno pro dopravu osob i zboží parních vozů, které budou cestovati rychlostí 15 mil za hod., čili 300 mil za den na dobrých cestách".

- pokračování příště -

Na následující straně přinášíme dobovou smlouvu z r. 1939 - **SDRUŽENÉ POJIŠTĚNÍ AUTOMOBILNÍ.** Je zajímavé porovnat tehdejší vztah ceny automobilu k roční ceně pojistného s cenami současnými. Smlouva samozřejmě obsahuje ještě všeobecné pojistné podmínky a závěrečné prohlášení, ale to by v Aerovkáři zabralo příliš místa.

Na stranách 7 a 8 najdete pokračování z brožury **40 let středočeských strojíren n.p. závod Vysočany** z r. 1959.

Zastupitelství: Roudnice n./Labem.

Pojistka čís. 4.800.011

Nahrazuje poj. čís. 812.665

LEGIE
AKCIOVÁ POJIŠŤOVNA.

TELEFONY: 299-01 a serie 25245, 26551, 30141 • TELEGRAMY: LEGIE PRAHA.
PLNĚ SPLACENÝ AKCIOVÝ KAPITÁL K 4,000.000—.

SDRUŽENÉ POJIŠTĚNÍ AUTOMOBILNÍ

LEGIE AKCIOVÁ POJIŠŤOVNA potvrzuje, že

Titl. Josef Král, statkář,

Vodochody p. Račiněves, okr. Roudnice n./L.,

uzavřel u ní jako pojistník na podkladě návrhu nebo jiných údajů tuto pojistnou smlouvu

pro OSOBNÍ AUTOMOBIL, užité této smlouvy blíže popsaný:

I. proti následkům zákonné odpovědnosti
až do těchto pojistných sum za jednu pojistnou příhodu:

1. K 200.000.— slovy dvěstětisíc —— K *pro případ usmrcení, tělesného zranění nebo poškození zdraví třetích osob, nejvýše však*
K 50.000.— slovy padesáttisíc —— K *za jednu usmrcenou, zraněnou nebo na zdraví poškozenou osobu a*
2. K 10.000.— slovy desettisíc —— K *pro případ zničení neb poškození hmotných věcí osob třetích bez zřetele na počet poškozených osob;*

II. proti škodám způsobeným na motorovém vozidle:
a) požárem nebo výbuchem nádržky pro látky pohonné,
b) odcizením, jakož i poškozením při odcizení;

III. proti následkům tělesných úrazů osob, jedoucích v motorovém vozidle, včetně osoby, vozidlo řídící, všechny osoby celkem až do těchto pojistných sum:

K 50.000 slovy padesáttisíc —— K *pro případ smrti úrazem,*
K 100.000. slovy jednostotisíc —— K *pro případ trvalé invalidity následkem úrazu a*
K ——— slovy ——— K *denního odškodného pro případ dočasné invalidity následkem úrazu.*

Pojistná smlouva se uzavírá na dobu deseti *roků:*
počíná dnem 7. srpna 1939 *12. hod. polední,*
a končí dnem 7. srpna 1949 *12. hod. polední.*
Roční prémie včetně vedlejších poplatků činí K 1.135.—
a jest vždy splatna dne 7. srpna

Tato prémie jest stanovena již po odečtení 20%ní slevy dobové, která jest poskytována za předpokladu, že pojistná smlouva bude trvat deset roků.

Obsah smlouvy jest dán touto pojistnou listinou, připojeným k ní opisem pojistného návrhu, který tvoří neodlučitelnou její součást a určité ustanovením všeobecnými pojistnými podmínkami pro sdružené pojištění automobilní, jakož i případnými zvláštními ujednáními.

Upozornění: Jednatelé pojišťovny jsou opatřeni plnou mocí, kterou jsou povinni se vykázati stranám a která obsahuje rozsah a obmezení jejich oprávnění. Pojistník může kdykoliv na své útraty žádati opisy veškerých prohlášení, která učinil proti pojišťovně sám nebo za něho někdo jiný (§ 10 zák. o poj. sml.).

V PRAZE dne 20. září 19 39.

LEGIE
AKCIOVÁ POJIŠŤOVNA.

›LEGIE‹
AKCIOVÁ POJIŠŤOVNA V PRAZE.

Telefony: 299-05, a serie 252-45 — 49.
Telegramy: LEGIE PRAHA.
Plně splacený akciový kapitál K 4,000.000.

Číslo pojistky 4,800.011
Náhrada: 812.665
Obnovení:

A

Jednatelství: Roudnice n./L.
Jednatel: Karel Hrubý

Upozornění: Jednatelé pojišťovny jsou opatřeni plnou mocí, kterou jsou povinni stranám se vykázati a která vymezuje jejich oprávnění. Zprostředkující jednatelé nejsou oprávněni přejímati odvolání návrhů na uzavření, prodloužení nebo změnu pojistné smlouvy a rovněž nejsou oprávněni přejímati od pojistníků prohlášení o výpovědi a odstupu, ani jiná prohlášení a oznámení týkající se pojistného poměru. Pojistník může kdykoliv na své útraty žádati opisy veškerých prohlášení, která ohledně smlouvy učinil proti pojišťovně sám nebo za něho někdo jiný (§ 10 zákona o poj. smlouvě).

Návrh na ujednání
sdruženého pojištění automobilního.

Pojištění tímto návrhem ujednané zahrnuje:

I. pojištění proti následkům zákonné odpovědnosti z provozu motorového vozidla;
II. pojištění proti škodám způsobeným na motorovém vozidle:
a) požárem nebo výbuchem nádržky pro látky pohonné,
b) odcizením, jakož i poškozením při odcizení;
III. úrazové pojištění osob, jedoucích v motorovém vozidle, včetně osoby, vozidlo řídící.
Pojištění platí pro jízdy v celé Evropě.

Poznámka: Tohoto způsobu pojištění může býti použito toliko pro soukromé osobní automobily. Pro jiné druhy motorových vozidel „sdružené pojištění" nelze sjednati.

Upozornění: Každá otázka v návrhu musí býti zodpovědena správně a úplně. Navrhovatel odpovídá za správnost a úplnost odpovědí, i když je sepsal za něho jednatel nebo jiná osoba.

Prohlášení navrhovatele:

1. a) Jméno a příjmení navrhovatelovo (zdění firmy)? — 1. a) Josef Král,
b) Povolání? — b) statkář
c) Bydliště (přesná adresa)? — c) Vodochody pošta Račiněves soudní okres: Roudnice n/L.
d) Kdo jest majitelem automobilu? — d) Josef Král, t.j. pojištěnec

2. **Popis automobilu:**

Tovární značka a typ	Druh karoserie otevřená	Druh karoserie zavřená	Výrobní číslo podvozku	Číslo motoru	Rok a měsíc výroby chassis	Rok a měsíc výroby karoserie	Počet válců	Celkový obsah válců	Síla motoru v ks	Počet sedadel (včetně sedadla pro řidiče a sedadel nouzových)	Rejstříková značka
Praga-Piccolo	-	-			1939		4	999 ccm 1:28	28 ks	4	-

Prohlášení navrhovatele:

3. **Cena automobilu:**
a) Pojišťuje-li se **nové** vozidlo, udejte cenu uvedenou pro toto vozidlo v platném oficielním továrním ceníku. — 3. a) 27.500.— K
b) **není-li vozidlo nové**, t. j. jde-li o vozidlo ojeté, udejte cenu platnou pro vozidlo téhož druhu a typu podle nynějšího továrního ceníku; jestliže se takové vozidlo již nevyrábí, udejte ceníkovou cenu přibližně stejného druhu a typu. — b) nová K

4. a) Jest automobil opatřen zvláštní výbavou, která není zahrnuta v ceníkové ceně (radio, zvláštní karosování a polstrování, topení a pod.)? — 4. a) né
b) Jaká jest cena této zvláštní výbavy? — b) né K

5. a) Používá se přívěsného vozu? — 5. a) né
b) Jest přívěsný vůz jedno-, dvou- nebo čtyřkolový? — b)
c) Jaká jest cena nového přívěsu? — c) né K

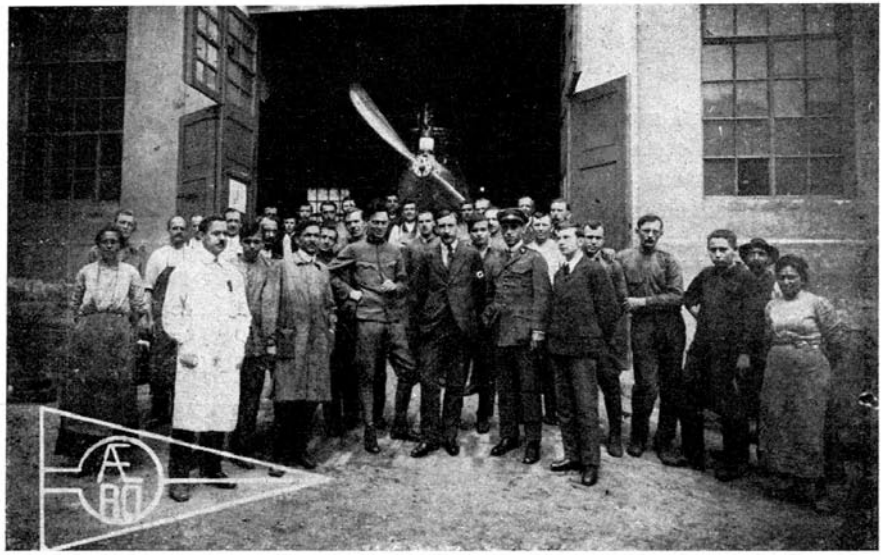
Úhrnná cena automobilu dle otázek 3 — 5 jest tudíž . . . . . K 27.500.—

POZNÁMKA: Tato úhrnná cena slouží toliko za základ k výpočtu pojistné prémie. Podkladem pro stanovení pojistné náhrady v případě škody jest však jedině hodnota časová, t. j. skutečná hodnota vozidla v den škody (viz čl. 16 všeobecných pojistných podmínek).

	Odpověď pro pojištění: 1. odpovědnostní:	2. proti požáru a odcizení vozidla:	3. proti úrazům osob jedoucích v automobilu nebo řidiče:
6. a) Byl jste nebo jste pro výše uvedené nebo jiné vozidlo již pojištěn?	Legie	né	né
b) U které pojišťovny?	né	né	né
c) Kdy a z jakého důvodu pojištění zaniklo?			
d) Přihodily se Vám již při provozu motorového vozidla nehody, jakého druhu a s jakými následky?	né	né	né
e) Byl Vámi podaný návrh na některé z uvedených pojištění (1-3) zamítnut? Kterou pojišťovnou, kdy a z jakého důvodu?	né	né	né
f) Bylo motorové vozidlo, k pojištění navržené, již poškozeno? Jaké opravy byly na něm provedeny? Byla vyplacena nějaká náhrada, případně kdy, v jaké výši, z jakého titulu a kterou pojišťovnou:	né		

7. Jaké pojistné sumy navrhujete?
a) **pro pojištění zákonné odpovědnosti?** — 7. a) K 200.000 pro případ usmrcení, tělesného zranění nebo poškození zdraví třetích osob, nejvýše však K 50.000 pro jednu usmrcenou, zraněnou nebo na zdraví poškozenou osobu a K 10.000 pro případ zničení nebo poškození hmotných věcí osob třetích.
b) **pro pojištění úrazové,** úhrnem pro celé motorové vozidlo (viz čl. 30. všeob. poj. podmínek). — b) K 50.000 pro případ smrti úrazem, do K 100.000 pro případ trvalé invalidity a do K 2 denního odškodného pro případ dočasné invalidity.

Bylo běžným zjevem, že si zaměstnanci nosili nářadí do závodu z domova – pokud ovšem doma něco měli. Přípravky – to byl přepych. Kdo je potřeboval, musel si je sám vymyslet, sehnat materiál a sám si je vyrobit. Chtěli-li zaměstnanci pracovat, museli si při výrobě pomoci jak se dalo. Majitelé závodu si nikdy příliš nepotrpěli na to, investovat kapitál do strojového parku. Sociální zařízení – šatny, umývárny nebo bezpečnostní opatření – tu byly naprosto neznámé pojmy.



Zaměstnanci závodu v r. 1919

Většina zaměstnanců byli v této době truhláři. Je to pochopitelné, protože se vyráběla a opravovala letadla dřevěná. Starší z nich byli dříve zaměstnáváni ve vídeňských leteckých továrnách. To ovlivnilo jejich nazírání jak politické, tak i národnostní. Bylo mezi nimi mnoho centralistů. Pracující byli většinou sociální demokraté a většinou organisováni i odborově.

Přestěhováním do Holešovic závod značně získal. Výroba běžela dál stejným způsobem, ale byl získán prostor a bylo možno rozdělit dílny podle druhu práce.

V této době byla vytvořena konstrukční skupina, která nahradila práci dřívějšího jediného konstruktéra, který pracoval za velmi primitivních podmínek. Rovněž se vytvořil stálý kádr zaměstnanců. Byli to většinou demobilisovaní vojáci leteckých útvarů. Jejich odborné znalosti měly potom vliv na dobré výsledky podniku.

Do této doby spadá začátek velkého rozmachu závodu. Vyráběly se dvě série Ae 01, připravovala se výroba typu Ae 02 (s motorem Hispano-Suiza 220 k). Stav zaměstnanců se zvýšil cca na 150 lidí.

Levý směr v politickém nazírání pracujících byl zatlačován do pozadí. V odvetu za prosincové události (r. 1920 před parlamentem) bylo propuštěno několik zaměstnanců. Zakolísání využilo pravé křídlo sociální demokracie a posílilo svoje posice. Vedení závodu podporovalo stranu národně socialistickou. Mimo to byla učiněna přísná opatření v otázce zaměstnávání komunistů. Kapitalista Dr. Kabeš a jemu podobní si již tenkrát jasně uvědomovali obrovskou sílu organisované dělnické třídy a podle toho jednali. Podařilo se jim ji rozdělit a na čas opanovat.

V roce 1921 byla továrna Aero největším leteckým závodem v republice. Zaměstnávala v té době asi 250 zaměstnanců. V tu dobu vyplatil Dr. Kabeš své dva společníky a stal se tak majitelem továrny sám. Konstrukce připravila pro výrobu letadla typu Ae 03 s motorem Hispano-Suiza 220 k, Ae 04 s motorem BMW 185 k a A 8 s motorem Maybach 240 k. První byl označen jako vojenský typ a ve větším množství se nevyráběl. Druhý typ byla stihačka a třetí se po menších úpravách vyráběl jako A 10 – první československé dopravní letadlo. Mimo tyto typy dostala továrna objednávku na větší počet letadel typu Š 2.

V březnu vyhořel starý tovární hangár na letišti ve Kbelích, kde bylo umístěno 8 letadel připravených k předání. Výše škody byla odhadnuta na dva miliony Kč a byla kryta pojištěním. Za tuto částku byl postaven velký, moderně vybavený hangár.

Taktéž byl továrním letadlem Ae 04 vytvořen národní výškový rekord 6391 m. Při provádění rychlostních zkoušek (letadlem Ae 02) bylo dosaženo rychlosti 240 km/hod. Na prvním mezinárodním leteckém meetingu v Praze získala letadla Aero všechny předepsané ceny kromě rychlostní.

Na druhé mezinárodní letecké výstavě v Praze vystavovala továrna letadla Ae 02, Ae 03, Ae 04, vrtule a různé letecké součástky.

Založení komunistické strany v květnu 1921 bylo pobídkou některým politicky aktivním zaměstnancům ustanovit odborovou komunistickou organisaci na závodě a tím současně obejít nařízení MNO, v kterém se zakazuje zaměstnávat komunisty ve zbrojním průmyslu. Nedošlo k tomu pro odpor ostatních politických stran a vedení podniku, přesto, že většina lidí, hlavně příslušníci sociální demokracie sympatisovali

s novým hnutím. Dr. Kabeš zorganisoval ostrou kampaň proti levicovému hnutí. Rodící se zárodky nemilosrdně potíral. Byla učiněna opatření, která měla znemožnit, aby se do závodu dostal komunista.

V hospodářském růstu podniku lze považovat r. 1922 za velmi úspěšný, neboť bylo rozhodnuto postavit nové objekty továrny ve Vysočanech, rozšířily se i dílny v Holešovicích. Hangár byl postaven a dán do provozu. V tomto roce byla konstrukčně propracována a dána do dílen stihačka A 18 konstruktéra Husníka. Kromě ní byla vyráběna letadla

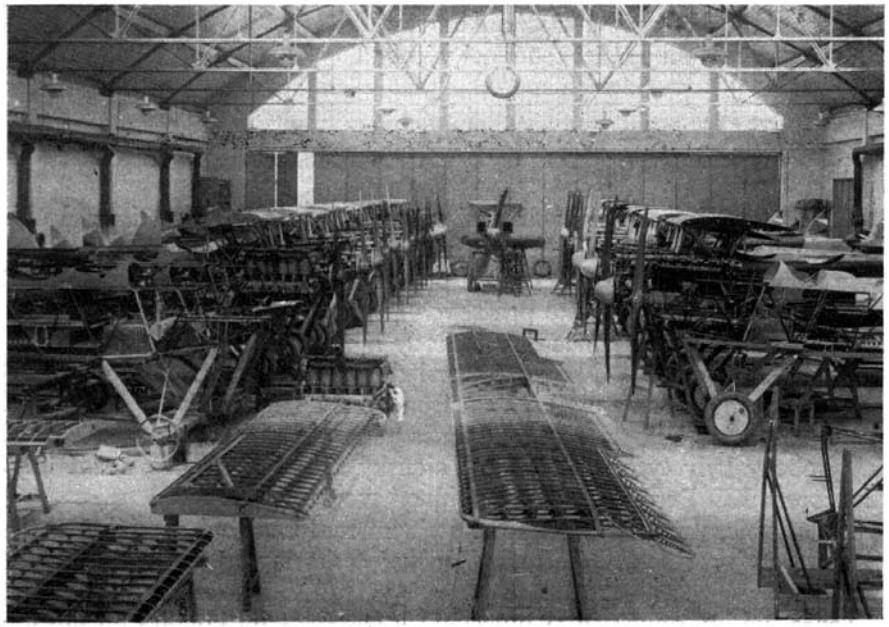
Trubláři v roce 1922

A 10 pro Aerolinie a školní letadla A 14 a A 15. Zhotoven byl i větroň A 17 (konstrukce Ing. Glassera) a započal se konstruovat zvědný letoun A 12. K sériové výrobě došlo až v příštím roce.

V r. 1923 přestěhoval se závod do nových budov ve Vysočanech, kde již bylo zaměstnáno cca 500 dělníků a asi 70 úředníků. V dílnách byl zaveden tak zv. „parťácký" systém. Parťák dostal výkresy od mistra a současně s ním sjednal cenu za provedení určité práce. Úkolovaly se větší celky, takže papírové agendy bylo velmi málo.

Vyráběl se sériově letoun A 12 s motorem Maybach 260 k a prototyp stihačky A 20, s motorem Hispano Suiza 300 k.

V roce 1924 bylo zhotoveno A 22, které mělo cestovní rychlost 200 km/hod. a bylo postaveno speciálně pro linku Praha–Mariánské Lázně. Další prototypy byly: A 11, A 18 a A 24. A 24 bylo první československé dvoumotorové letadlo. Bylo to v té době u nás největší postavené letadlo (rozpětí křídel 24 m, délka 12 m, výška $4^1/_2$ m, motory Maybach 260 k, rychlost 215 km/hod.). Tohoto letadla se používalo v armádě pro výcvik nočních pilotů, později k výcviku parašutistů.



Montovna ve Vysočanech v r. 1924

Rok 1924 byl rušný na konkurenční boje mezi 3 leteckými závody: Aero, Letov, Avia. Každý z těchto podniků se opíral o určitou politickou stranu, která mu svým vlivem získávala objednávky u rozhodujících činitelů.

V roce 1925 konal se mezinárodní letecký kongres v Praze, který řešil problémy používání dřeva nebo kovu v letecké výrobě. V celosvětovém měřítku začaly vítězit kovové konstrukce. V Aerovce se prozatím drželi střední cesty. Trupy letadel se vyráběly z ocelových trubek, křídla dřevěná potažená plátnem.

Svatý AERO Mikuláš
opět v ACC Praha

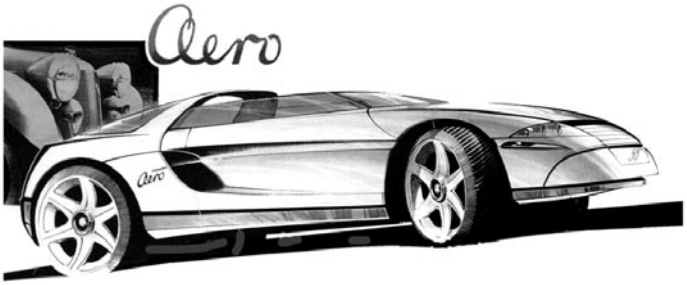
Svatý AERO Mikuláš s andělem a tentokrát i s čertem zavítal 2. prosince s množstvím dárků opět mezi aerovkáře. Ale letošní sv. Mikuláš byl jaksi roztržitý a zapomněl si vzít ornát (slavnostní vrchní část oděvu), takže nám připomínal jakéhosi křížence svatého Mikuláše a Santa Klause. Všichni tři jsou to kluci mezi šedesátkou a sedmdesátkou, tak je dobré, že nezapomněl aspoň na spodní oděv. Ale z hlediska nesmrtelnosti andělů, čertů a sv. Mikuláše je to věk v podstatě předškolní. Tak to ho vlastně také omlouvá.

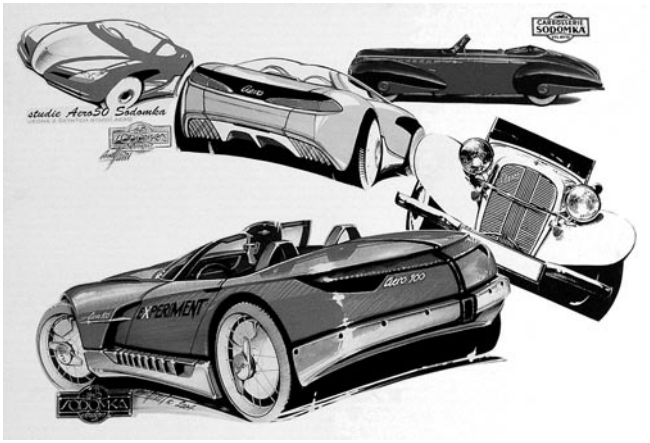
- JK -

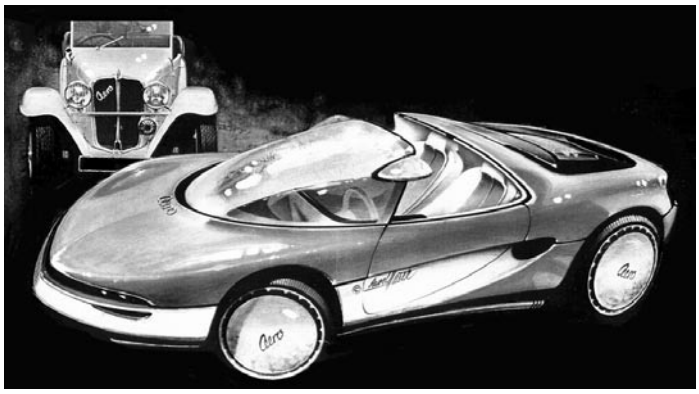
Z domova

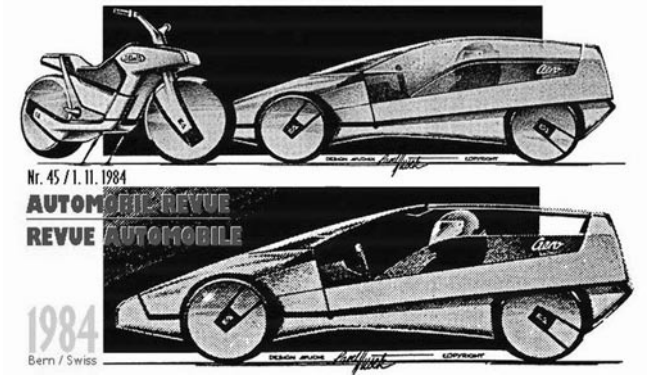
Od 8. listopadu do 15. prosince 2010 proběhla v Ústavu průmyslového designu Fakulty architektury ČVUT v Praze retrospektivní výstava známého designéra s názvem "Pavel Hušek se ohlíží". Na vernisáž byl pozván i archivář ACC. Úvodní slovo pronesl p. arch. Patrik Kotas (mimochodem synovec nám známého veteranisty p. arch. Kotase, který předváděl na různých akcích svou terénní šestikolku Tempo). Na 120 panelech s několika stovkami návrhů nejen automobilů, ale i motocyklů, avionů a dalších dopravních prostředků zaujaly milovníky veteránů domácích značek zejména panely se studiemi, jak by mohly vypadat moderní tatrovky, škodovky, pragovky a aerovky. Právě ty Pavel měl a má nejraději už od dětství, což dokazuje fotka z klukovských let (s mladším bráškou Michalem). Na autíčku je vidět, že bylo hodně používáno.

Další obrázky jsou z panelů, věnovaných značce Aero, v originále jsou ovšem návrhy atraktivně barevně pojaté. Poslední z obrázků byl otištěn ve švýcarské Automobil Revue (č. 45, 1984) s tímto doprovodným textem (překlad z němčiny Pavel Hušek): **"Aero-Jawa-společenství** - *Stejně jako pro Tatru si také Hušek představuje pro Aero EA elektrický pohon, který je ještě nutno vyvinout. Zobrazen je malý sporťáček v zavřeném i v otevřeném stavu bez střechy s odejmutými bočními průhledovými díly. Vlevo ve stejném stylu ztvárněný motocykl Jawa."*





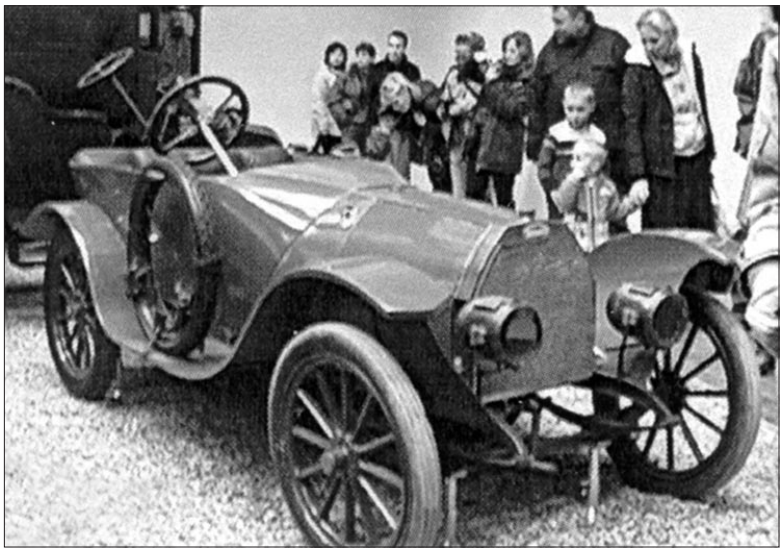




Text Karel Jičínský, obrázky Pavel Hušek

Konečně !

Dne 15.12.2010 se konalo poslední tohoroční zasedání Poradního sboru ředitele NTM (Národního technického muzea) pro sbírkovou činnost. V rámci jednání si účastníci prohlédli novou instalaci exponátů v dopravní hale, kterou je provedl autor libreta a šéf oddělení historie dopravy Petr Kožíšek (bývalý aerovkář). Přestože Poradní sbor v minulých letech sledoval a připomínkoval postup realizace nové koncepce prezentace exponátů, byli jsme velice mile překvapeni výslednou podobou expozice. Vedení NTM pak uspořádalo dne 29. prosince Den otevřených dveří, během kterého si dopravní halu prohlédlo na pět tisíc návštěvníků.



Muzeum bude pro veřejnost otevřeno 15. února 2011, kromě dopravní haly budou přístupny nové stálé expozice architektury, tiskařství, astronomie a fotografický ateliér.

Připravil Karel Jičínský, člen Poradního sboru

Zprávy z medií

Není bez zajímavosti, že se v listopadu t.r. objevila na internetu a v novinách informace o vítězi soutěže o nejzajímavější elektromobil, organizované občanským sdružením Future Age. Ve skutečnosti se o první místo podělily dva elektromobily - městské vozidlo Solarex a prototyp retro sportovního vozu EHR 10 (Electric Hot Rod, 10 je zkratka za rok 2010). Výsledek společné práce týmu strojní fakulty Západočeské university a plzeňské firmy Auto projekt Centrum je údajně prvním na světě tohoto typu.

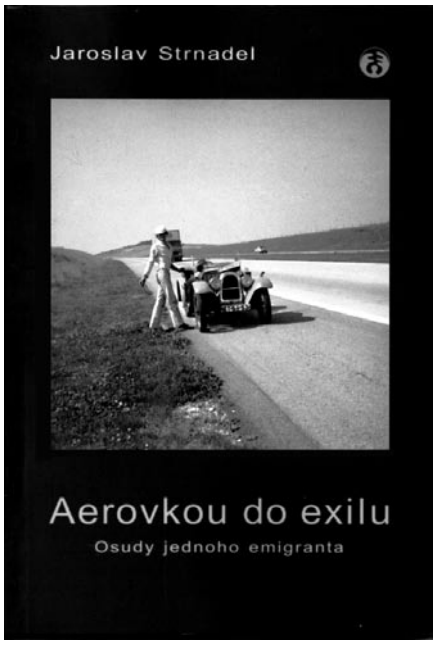
Z obrázku je zřejmá tvarová příbuznost EHR 10 a retro sportovního vozu Gordon (1997) téže firmy, inspirovaného designem Aero 30/50. Tak mě napadlo, jaký by mohl být výsledek symbiózy podvozku EHR 10 a karosářské vize aerovky pro 21. století Aera EA Pavla Huška - jistě úžasně atraktivní.

Připravil Jičínský

Koncem roku 2010 vyšla zajímavá útlá knížka **Aerovkou do exilu** - Osudy jednoho emigranta od Jaroslava Strnadela.

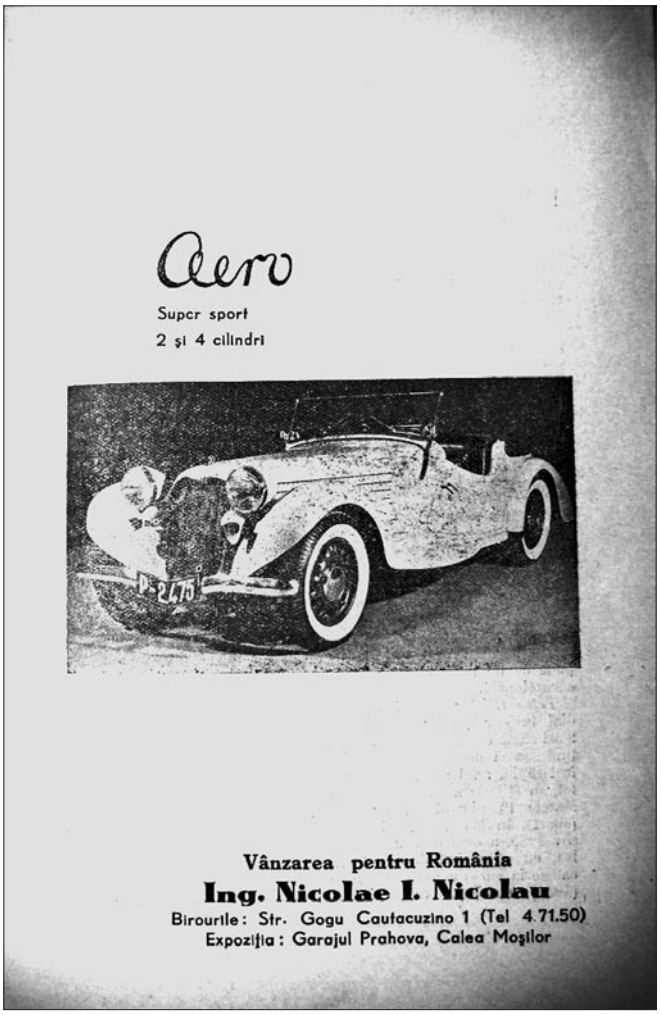
Vydal Jan Šabata, Kallabova 29, Brno roku 2010.
www.doplnek.cz

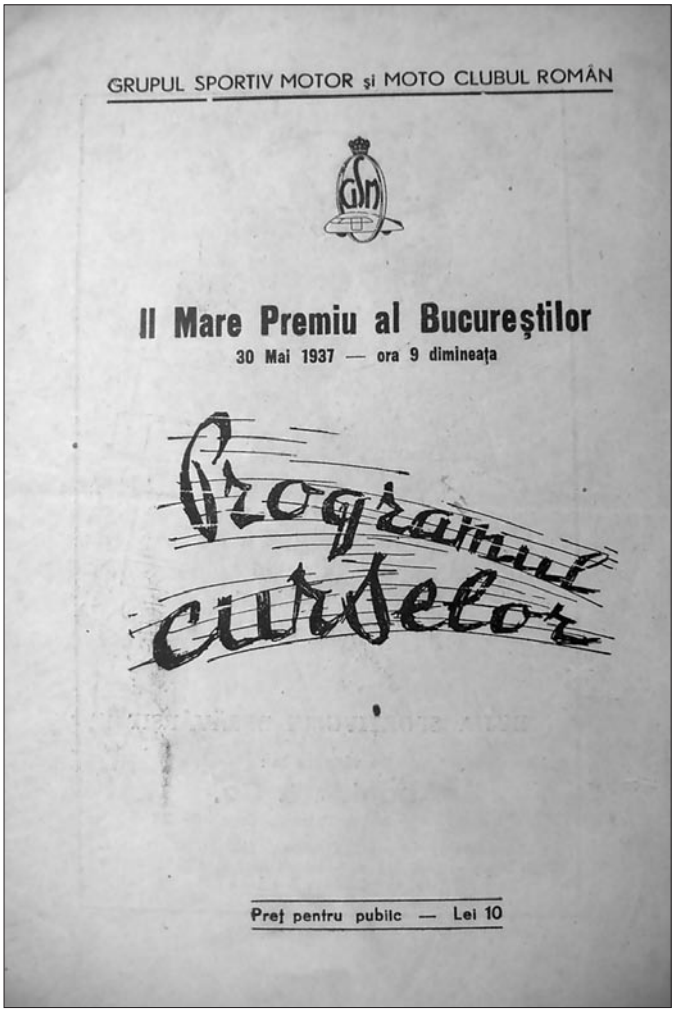
e-mail: doplnek@doplnek.cz

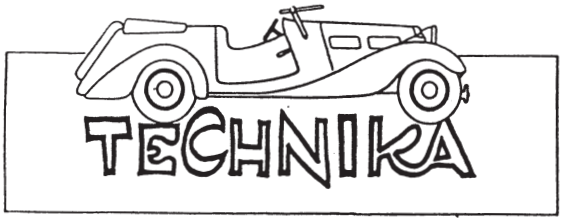


Ze zahraničí

Náš rumunský dopisovatel Colin Balanescu nám zaslal kopie titulní stránky a inzerátu bukurešťského zástupce firmy Aero z programové brožurky Velké ceny Bukurešti 1937.





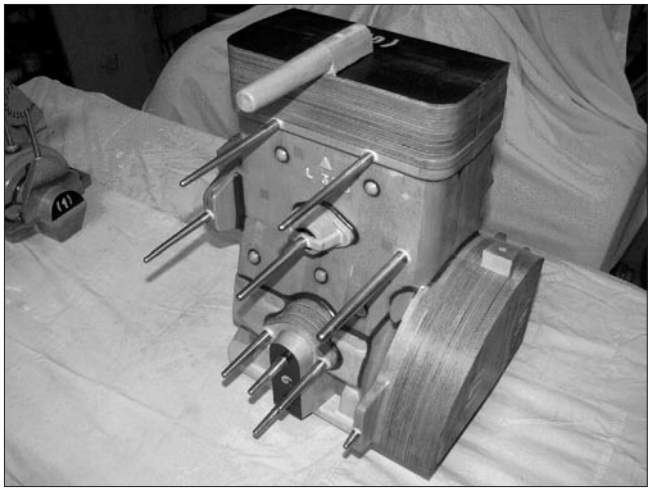


Dnešní technickou rubriku otevírám skutečně nevšedním článkem. Dva aerovkáři z Rokycan - Láďa Mayer a Jiří Weger - nechali vyrobit 50 - slovy padesát - třicítkových bloků motorů a pokračují tak, že se vyrábí i další části motorů. O jejich záměru vím od samého začátku, kdy jsem s nimi hovořil nad původními výkresy. O jak neuvěřitelný počin se jedná mi došlo až při shlédnutí jejich dokumentárního filmu při promítání na podzimním setkání aerovkářů v Černošicích. Hned jsem Láďu Mayera donutil (téměř pod pohrůžkou násilí) připravit článek s fotkami do Aerovkáře. Teprve argument *"co jiného by již mělo v našem zpravodaji být než tohle"* jej přesvědčil a přislíbil i pokračování příspěvku.

- JK -

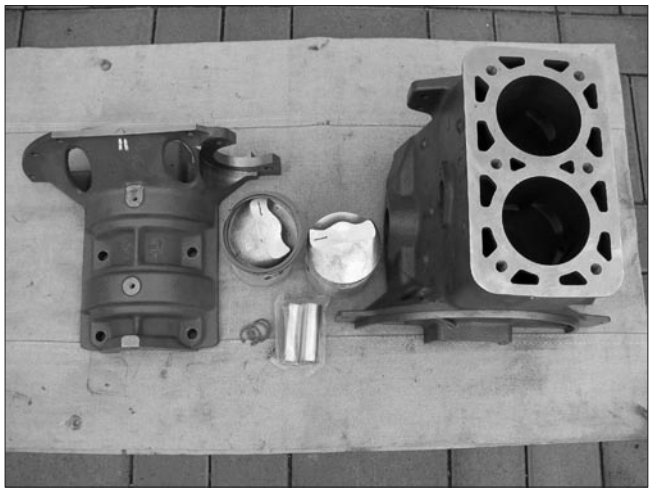
Nový blok motoru Aero 30 aneb trvalo to tři roky

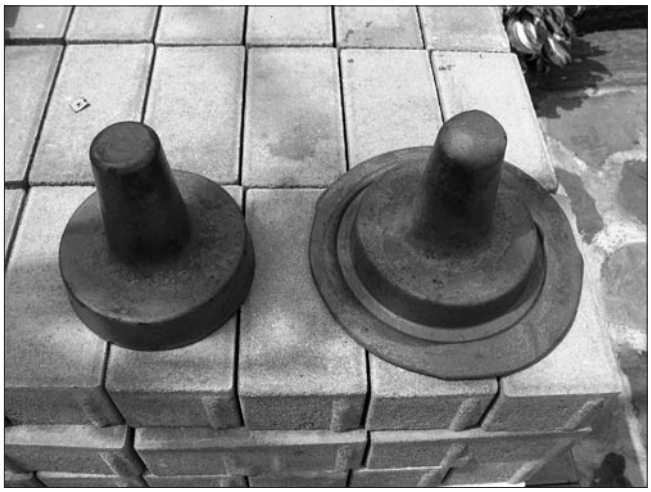
Vše to začalo v roce 2004 při jednom sezení plzeňských aerovkářů a debatováním o budoucnosti našich aerovek a problémů s jejich motorem. Už nevím, kdo pronesl ta slova "tak odlijeme nový blok". Kdysi se jeden kolega seznámil s panem Modelářem, který kdysi pracoval v Plzeňské Škodovce. První návštěva, shánění překližky, přemalování originálního výkresu, to byla procházka růžovou zahradou oproti tomu, co následovalo. Bylo nutné domluvit slévárnu, která odlije menší množství odlitků. Pochopitelně jsme našli Zetor Brno, kde to přijali jako výzvu dokázat odlít to, co dokázali naši předci v horších podmínkách, než dnes. Než se namaloval výkres na model, změnil se majitel Zetoru, byla předělána linka a nám se uzavřela možnost odlití. Vše se přesměrovalo do slévárny v Krnově, kde nám slíbili odlití, za přimlouvání pána, co nám maloval model. A tak v roce 2008 byly odlity tři zkušební vzorky, které putovaly i s jaderníky na slévárenskou výstavu do Brna. V červnu 2008 následovalo obrobení prvního kusu a potvrzení odlitku pro slévárnu na odlití většího množství. Před vánoci 2008 jsme se vypravili vyzbrojeni foťáky, kamerou a velkým vlekem do Krnovské slévárny, kde nám umožnili nafilmovat odlití několika bloků na Aero 30 po téměř 70 letech. Hned ten den jsme odváželi první várku bloků domů (lily se maximálně tři denně). Nadšení a radost z nových bloků přebíjely následné starosti s obrobením. Firma, kde jsme měli slíbené obrobení ostatních bloků nám to odmítla po předchozím opracování prvního zkušebního bloku. Bylo nutné hledat novou firmu, která nebude daleko a bude pracovat za přijatelnější cenu, než ta první.



V roce 2009 na jaře jsme konečně převezli bloky na opracování. Ještě téhož roku v černu již byly opracovány a mohli jsme je tedy odvézt do výbrusírny v Domažlicích. Tolik nových bloků na Aero tam ještě pohromadě neměli, jak prohlásil vedoucí, který si je osobně převzal.

V době relativního klidu (při opracování bloků v červnu 2009) jsme se rozhodli, že do nového bloku vytvoříme také nový klikový hřídel. Sehnání materiálu na zápustku o rozměrech 300x300x300 v Olomouci a dopravení do Rokycan byl jen začátek dalšího ježdění, shánění a vyřizování. Největším problémem, jak se později ukázalo, bylo sehnat materiál na samotnou kliku. Tento druh materiálu se dnes již nepoužívá, tím pádem ani nevyrábí, a to ani v cizině. Do pátrání po zapomenutých skladových zásobách se zapojili aerovkáři z Plzně, ale i jižních Čech. Po navezení materiálu do kovárny a za podpory paní vedoucí, která nám fandila, jsme vykovali v zápustce výkovky klik. Nenechali jsme si kování ujít a samozřejmě jej zdokumentovali. Výkovky





jsou připraveny na obrobení a jestli to dobře půjde, budou na jaře v roce 2011.

Když už máme nový blok a kliku nebudeme si přeci na to dávat staré olámané a ofrézované hlavy. V létě 2009 jsme navštívili modeláře a zadali model litinové hlavy na Aero 30. Hledali jsme nejbližší slévárnu a nalezli ji dole na jihu Čech, kde se nás ujal velice příjemný a nám nakloněný vedoucí slévárny. Výsledkem jsou již od června tři odlité hlavy.

Už nám schází jen poslední a dost podstatná část motoru, ale o tom až někdy příště.

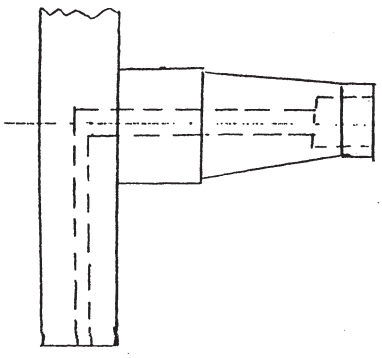
Vše toto bylo dokázáno díky lidem, kteří nám moc pomohli, vyšli vstříc a nevyhodily nás. Za to jim patří dík.

L. Mayer a J. Weger

Ladislav Mayer e-mail: lada.may@seznam.cz tel. 605381581
Jiří Weger e-mail: jiri.w.p@seznam.cz tel. 728951557

Pozn. redakce.
Vážení aerovkáři, berte tento článek i jako formu inzerce. Další podpodrobnosti v případě zájmu o koupi se dozvíte při kontaktu s autory díla. Prosí však zájemce, aby v případě telefonování hovořili česky, na e-mail adresu lze psát i německy.

Následující příspěvek jsme dostali od kolegy Petra Klusáka z Brna.



Jak se tak probírám staršími čísly Aerovkáře, narazil jsem v č. 3/2004 na dotaz p. Helmuta Brandta (kopii přikládám), na který jsi v témže čísle odpovídal. Když jsem shromažďoval materiály o Jaroslavu Jonákovi, narazil jsem na jeho patent č. 76749 s názvem "Tlakové mazání pístových strojů, zvláště dvojdobých motorů". *Na přílohách č. 1 a 2 se nalézá podobný systém kanálků za účelem zvýšení mazacího účinku. Napadlo mě, zda motor p. Brandta (nebo jeho část, pokud byl např. složen z několika dílů) neobsahoval právě tuto úpravu. Pak by se nejednalo o bezúčelné provrtání dílu kliky, ale snaha aplikovat zde uvedený systém. Posílám kopii zmíněného patentu, snad by to stálo za zveřejnění.*

P. Klusák

Pozn. red.: Na obrázku je díl kliky p. Brandta z č. 3/2004 a následuje **Patentový spis.**

PATENTNÍ ÚŘAD V PRAZE

Třída 47 e. Vydáno 15. července 1948.

PATENTOVÝ SPIS č. 76749

JAROSLAV JONÁK, DOLNÍ BEŘKOVICE.

Tlakové mazání pístových strojů, zvláště dvojdobých motorů.

Přihlášeno 3. prosince 1946. Chráněno od 15. ledna 1948.

Předmětem vynálezu je úsporné tlakové mazání pístových strojů, zvláště dvojdobých spalovacích motorů.

Podstata vynálezu záleží v tom, že kanálem nebo trubkou, ústící do místa kde v klikové skříni se olej shromažďuje, je olej v době, kdy na něj působí přetlak v klikové skříni, veden do mazacích míst. Kanál je s výhodou opatřen zpátečními uzávěry jako ventily, nebo šoupátky, upravenými s výhodou na klikové hřídeli. Kanál je s výhodou opatřen též větrníkem anebo kanál z klikové skříně jednoho válce je veden k mazacím místům příslušným onomu z ostatních válců, v jehož klikové skříni je právě depresse.

Příklad uspořádání mazání podle vynálezu, je v připojených výkresech.

V obr. 1 je příklad pro stroj jednoválcový. Ze spodku 2 klikové skříně 1, kde se shromažďuje mazací olej, vychází kanál 3, opatřený zpátečními ventily 4, 4'. Od ventilu 4' je kanál 3 veden do ložiska klikového hřídele 5 a vrtáním 3' hřídele do ojničního čepu 5'. Kanál 3 nebo 3' může býti veden i do jiných libovolných mazacích míst stroje. Mezi ventilem 4 a 4' je na kanále 3 uspořádána odbočka 6 s větrníkem 7.

V období, kdy v klikové skříni 1 je přetlak, působí na hladinu 8 oleje shromážděného ve spodku 2 tlak, kterým je olej tlačen přes ventil 4 do kanálu 3, z tohoto do odbočky 6, čímž stoupne hladina oleje ve větrníku 7 a tlak uzavřeného tam vzduchu. V okamžiku, kdy ojniční člen 5' mine mrtvou dolní polohu a přetlak ve spodku skříně se zmenšuje nebo mění v podtlak, uzavře se ventil 4, a vzduch stlačený ve větrníku 7, vytlačuje olej kanálem 3 přes ventil 4' do mazacích míst, čemuž případný podtlak v klikové skříni napomáhá.

Ventily 4, 4' mohou býti nahrazeny též jinými zpátečními uzávěry, případně šoupátky upravenými s výhodou jako rotační v klikovém hřídeli a jeho ložisku.

U některých druhů pístových strojů, zvláště vysokootáčkových, může větrník 7, případně zpáteční uzávěry 4, 4' odpadnouti, takže do svěracího místa 2 v klikové skříni, ústí pak pouze jednoduchý kanál 3.

V obr. 2 je příklad uspořádání vhodného pro stroje víceválcové. V obrázku je vyznačen spodek stroje dvouválcového, jehož kliky jsou natočeny 180°. Ve spodku 11 klikové skříně 10 je kanál 12, opatřený případné zpětným uzávěrem 13. Kanál 12 je veden do ložiska klikového hřídele 14 a odtud vrtáním 15 hřídele do ojničního čepu 16 druhého válce. Kanál 12 nebo 15 může býti veden i do jiných libovolných mazacích míst příslušných druhému válci. Naopak ze spodku 11 klikové skříně 10' druhého válce, jsou kanál 12' a vrtání 15' vedeny do ojničního čepu 16' nebo jiných mazacích míst příslušných válci prvému. Tímto zařízením je olej z klikové komory v níž právě jest přetlak, vytlačován do mazacích míst příslušných onomu válci, v jehož klikové komoře je tlak nižší, případně podtlak.

Provedení není přirozeně vázáno na příklady uvedené ve výkrese a může býti různě obměněno podle požadavků konstrukce pístového stroje a kombinováno s jakýmkoliv systémem mazání, aniž by vyšlo z rámce vynálezu.

Mazání podle vynálezu je stejně výhodné u pump i motorů a jeho výhoda tkví v tom, že levným způsobem bez použití zvláštních pump je dosaženo automatické cirkulace oleje a jeho lepšího využití, což má za následek, jeho menší celkovou spotřebu při stejném výkonu mazání. Obzvláště výhodný je tento způsob u dvoudobých motorů mazaných směsí oleje a palivem. Jak zkouškami zjištěno, možno tímto způsobem u těchto motorů snížiti obsah oleje v palivu o 30—50%, nebo užíti levnějšího oleje, při současné výhodě zvýšené trvanlivosti zvláště ojničního ložiska a z toho plynoucí možnosti zvýšení počtu otáček (s ohledem na mazání). Jelikož hladina oleje v klikové skříni nestoupá, není olej rozmetán do propouštěcích kanálů válce a nenastává zbytečné přemazání válce nad pístem a nadměrná karbonisace. Jelikož intensita mazání se zvyšuje s otáčkami, není potřeba ani u motorů vysoce namáhaných zvláštního přimazávání. Neocenitelnou výhodou je, že mazání lze snadno dodatečně adaptovati na stávajících strojích.

Patentové nároky.

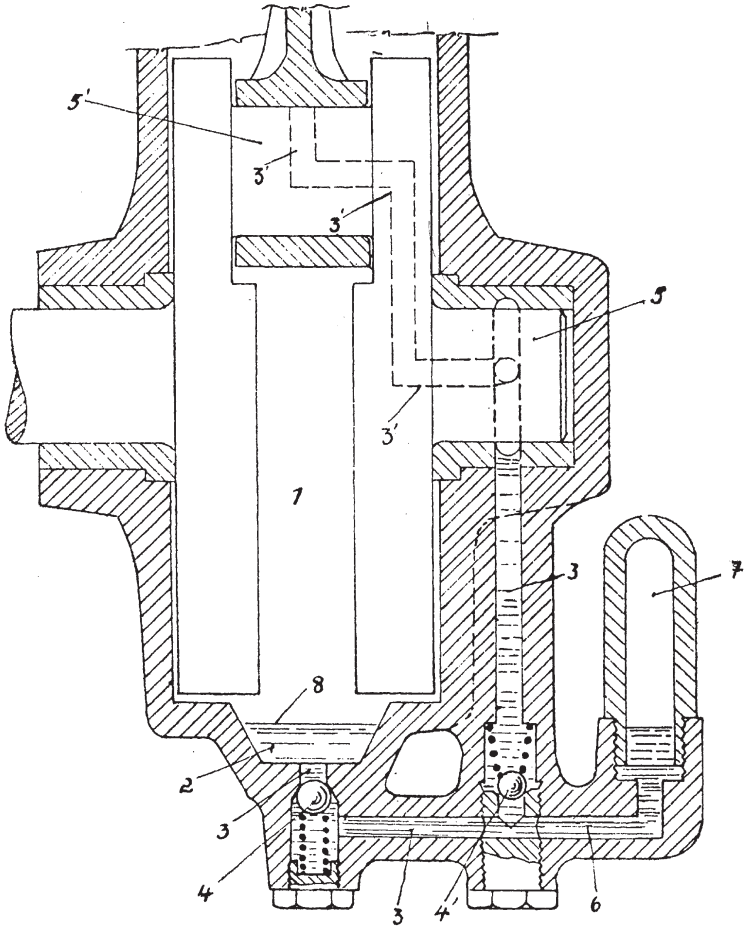
1. Tlakové mazání pístových strojů, zvláště dvojtaktních motorů, vyznačené tím, že do místa, kde v klikové skříni se shromažďuje olej, ústí kanál nebo trubka (3, 3') opatřený s výhodou zpátečními uzávěry (4, 4') jímž olej (8) shromažďující se v klikové skříni (1) stroje, je nuceně vytlačován při přetlaku v klikové skříni z místa svého shromažďování do ložisek nebo jiných mazaných míst stroje.

2. Tlakové mazání pístových strojů podle nároku 1, vyznačené tím, že kanál (3) je opatřen větrníkem (7), z něhož je olej dopravován do mazacích míst stroje při poklesu tlaku v klikové skříni (1).

3. Tlakové mazání pístových strojů podle nároku 1, vyznačené tím, že z klikové skříně (10) jednoho válce, je přetlakem v ní panujícím olej dopravován kanálem (12) do mazacích míst příslušných tomu z ostatních válců, v jehož klikové skříni (10') je právě pokles tlaku.

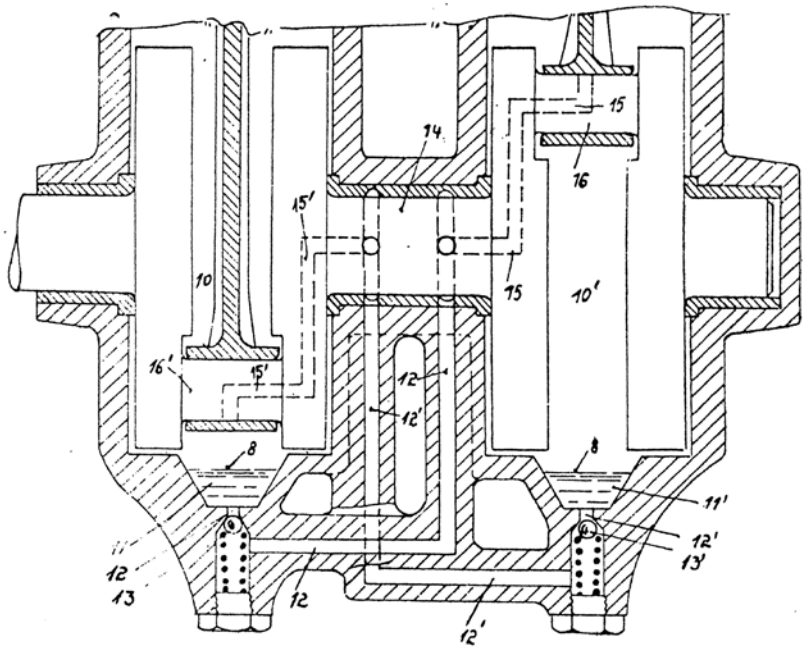
Pražská akciová tiskárna v Praze.

Obr. 1.



Příloha k patentovému spisu čís. 76749

Obr. 2.



Historie jedné Aerovky

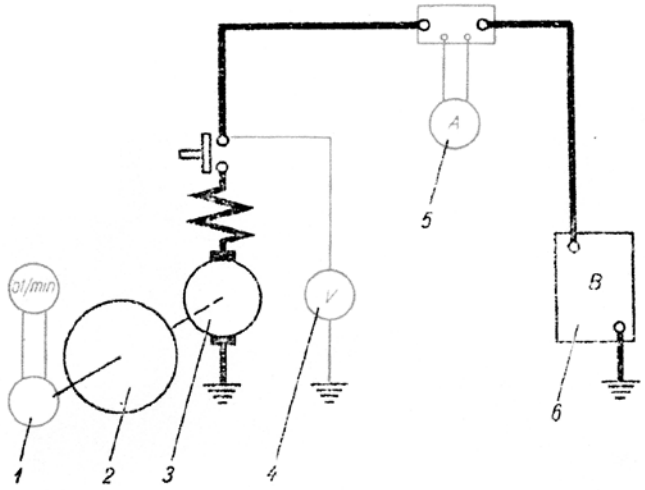
17. pokračování o renovaci A 662 od F. Kundráta

Opravy spouštěčů.

Po sestavení spouštěče (viz předcházející stať) zjistíme, jde-li rotorem otáčet. Nejde-li rotorem pootočit, stačí u samomazných ložisek několikrát poklepat kladivem na stator. Byla-li samomazná ložiska nahrazena ložisky bronzovými, vyžádá si jejich uvolnění více času a zabíhání. Když se rotor otáčí, vložíme zabroušené kartáče do držáků a přišroubujeme jejich lanka spolu s vývodem budících cívek.

Dále nasadíme a seřídíme mechanický spínač tak, aby k jeho sepnutí došlo teprve tehdy, až je přední okraj pastorku 2 - 3 mm před opěrným kroužkem na hřídeli. Sepnutou polohu spínače poznáme podle toho, že zasouvací páku již nelze více stlačit. Nemá-li pastorek při plném stlačení zasouvací páky uvedenou vůli, upravíme ji posunutím spínače dopředu nebo dozadu propilováním otvorů pro šroubky, nebo změnou polohy kontaktního úhelníku spínače vůči kontaktnímu můstku, případně kombinací obou způsobů.

Takto smontovaný spouštěč přezkoušíme na rozevřeném svěráku, ke kterému je připojen jeden pól akumulátoru. Druhý pól připojíme vodičem ke spínači. Stlačováním zasouvací páky zapínáme krátkodobě spouštěč a kontrolujeme jeho chod, zda nadměrně nehlučí, není-li nebezpečí zadírání ložisek, nejiskří-li příliš kartáče, neohřívá-li se některé ložisko a zapíná-li spínač ve stanovené poloze pastorku.



Zapojení měřicích přístrojů při zkoušení spouštěče s mechanickým zasouváním: *1* elektrický otáčkoměr; *2* setrvačník s brzdou; *3* spouštěč; *4* voltmetr; *5* ampérmetr s bočníkem; *6* baterie

Nyní bychom měli spouštěč zkoušet na brzdě. Vzhledem k tomu, že toto zařízení vlastní jen specializované opravny, vyzkoušíme spouštěč ve voze. Do okruhu zapojíme ampérmetr s rozsahem do 50 A a zkusíme zastartovat. Při tom sledujeme odběr proudu, který by se měl pohybovat v rozsahu 25 - 30 A u našich aerovek. Po vyšroubování svíček by se otáčky spouštěče měly zvýšit a odběr proudu poklesnout. Pozornost zvláště u malých aerovek věnujeme sestavení pastorku a setrvačníku.

KuFr

Pokračování příště.

Na závěr Technické rubriky jsme dostali do redakce dobový inzerát jaroměřské firmy **A. Wenke a syn.** Součástí inzerátu je i doporučený olej s poměrem míchání a ceník zvláštní výbavy malých aerovek. Viz následující strany.

VÍCE LESKU DODÁ orig. PASTA

Je mnoho napodobenin ale jen jeden SIMONIZ

AL. PAYER, PRAHA II., Krakovská č. 21.

AERO AUTOMOBILY
Offi ielní zastupce
A Wenke a syn, sport. oddělení
v Jaroměři.

Ceník č.8132 předmětů zvláštní výpravy vozů

A E R O 10 HP a 18 HP

Tachometr	Kč	400.--
Hodiny 8midenní	"	250.--
Příplatek na pevné postranice	"	90.--
Kožený zákryt na rychlostní páku	"	40.--
Elektrický stírač Bosch	"	190.--
Ruční stírač skla	"	30.--
Elektr.ukazovatel směru oboustr.Winker	"	185.--
" " " (blikadla)	"	240.--
Ruční ukazovatel směru	"	15.--
Hledáček Besnard	"	325.--
" Hassag	"	220.--
Zrcádko Melas před řidiče	"	85.--
Zámek na zadní víko	"	45.--
Zámek na reservní kolo	"	10.--
Gumová rohožka na stupačku	"	25.--
Dtto,v niklovaném rámu	"	45.--
Gumové obložení na pedály	"	10.--
Mosazné ponikl.reflektory,příplatek	"	115.--
Tabulka ČS	"	35.--
Ražená policejní čísla a písmena á	"	5.--
Příplatek na kožené prošívané polš ařování	"	650.--
Tlumiče nárazů Bosch	"	425.--
Povlak na reservní kolo	"	120.--
Povlaky na sedadla a dveře	"	280.--
Bandáže na pera,garnitura 4 kusy	"	190.--
Kryt na chladič	"	110.--
Kožené rohy na kapotu	"	20.--
Příplatek na šedou střechovici u otevřeného vozu	"	110.--
Skládací střecha nad zadní sedadlo	"	180.--
Příplatek na specielní barvu	"	400.--
Druhé kompletní kolo s balonovou pneumatikou 11 x 45	"	580.--
Druhé kompletní kolo 27 x 4	"	480.--
Příplatek na balon.pneumatiky 11 x 45 pro 5 kol Bibendum	"	500.--
Druhý tlumič výfuku	"	170.--
Zvýšení okrajů předních sedadel	"	60.--
Stříška proti slunci z barevného skla v niklovaném rámu	"	280.--
Plechová stříška před řidičem	"	65.--
Kontaktní kruh na volant	"	150.--
Zapalovač doutníků	"	80.--
Popelníček	"	30.--
Měřič tlaku pneumatik	"	30.--
Ampérmetr	"	110.--

Správné mazání osobního vozu A e r o .

Správné mazání motoru Aero zaručí hodnotný olej

GARGOYLE MOBILOIL AERO"D" v létě i v zimě,

který se na brzdě a v praktickém provozu s úspěchem osvědčil. Při těchto zkouškách bylo seznáno, že za každých provozních podmínek jsou třecí plochy pokryty souvislou olejovou vrstvou bránící předčasnému zhoršení mechanického stavu. Chod motoru je pružný, spotřeba benzinu je menší a zároveň výkon motoru vyšší, protože utěsnění pístních kroužků je dokonalé.

GARGOYLE MOBILOIL AERO "D" přidává se do benzinu 3%, t.j. 0.3 litru oleje na 10 litrů benzinu. Přidávaný olej mísí se s trochu benzinem v nádobě a pak se směs naleje teprve do benzínové nádrže.

Některé benzínové nádrže však mají dvoucestný kohout, který má v nádrži dva výpustné otvory. Jeden je výše a otevřen je tehdy, když je páčka kohoutu postavena dolů, druhý leží při samém dnu nádrže a otvírá se, když páčku kohoutu postavíme nahoru. Toto uspořádání je provedeno jednak proto, aby řidič byl upozorněn, když mu dochází benzin a aby bylo možno, pohodlně, bez nebezpečí, že se ucpe potrubí, dolévati olej do benzinu. Když doplňujeme benzin a přidáváme olej, musí být páčka kohoutu otočena dolů, poněvadž olej v první chvíli se usadí při dnu nádržky a kdyby benzin přitékal do karburátoru spodním otvorem /páčka nahoře/, pravděpodobně by usedlý olej ucpal potrubí. Je-li však spodní otvor uzavřen a benzin odtéká otvorem hořejším, není žádného nebezpečí ucpání potrubí a můžeme olej bez jakéhokoliv míchání dolévati. Kdyby v důsledku nesprávně otevřeného kohoutu olej ucpal přívodní potrubí ke karburátoru, zavřeme benzinový kohout, odpojíme potrubí od karburátoru, otevřeme opět kohout a klepeme na potrubí tak dlouho, až je benzin prorazí.

Provedeme tudíž přidání oleje do paliva u nádrží bez dvoucestného kohoutu tak, že smísíme olej a benzin v jiné nádobě a směs dolejeme. U modelů, kde má benzinová nádrž dvoucestný kohout, nalejeme přímo olej do paliva v poměru uvedeném nahoře, ale nezapomeneme páčku kohoutu před tím postaviti dolů.

Poznámka: Použijeme-li výjimečně oleje GARGOYLE MOBILOIL "BB", jest třeba přidati na 10 litrů benzinu 0.5 litru oleje.

Obdržíte u firmy:
A. Wenke a syn, spol. oddělení
v Jaroměři.

K čemu rychlost závodního vozu?

Je přece požitkem, jsme-li unášeni po silnicích rychlostí 70 km, tedy tempem rychlíku! 70 km v hodině je rychlost, které náš třísedadlový roadster Aero hravě dociluje. Jeho hlavní argument spočívá však především ve spotřebě: 6 l benzinu a trochu oleje - toť vše, co na 100 km spotřebuje. Také jeho cena je rekordem racionalisované výroby:

Kč 18.800·- třísedadlový roadster Aero
Kč 22.300·- zavřený Faux-Cabriolet

Vše bližší poví Vám náš prospekt; prosíme o Vaši adresu, abychom Vám jej mohli poslati!

Aero TOVÁRNA LETADEL PRAHA-VYSOČANY

OFICIELNÍ ZASTOUPENÍ:

A. WENKE A SYN JAROMĚŘ.

Vozy ihned k dodání. - Stálá výstava automobilů „Aero".

Přijďte si je prohlédnouti, jsou stejného typu jako vozy, které dobyly prvních cen v soutěži A. D. A. C. na 10.000 kilometrů. — Tuto trať, kterou ujede průměrný automobilista za rok, vykonaly automobily AERO ve třinácti dnech, pod nejpřísnější kontrolou. Nemůže býti lepšího důkazu pro spolehlivost a výkonnost automobilů AERO, než byla tato soutěž na 10.000 km.

PRÁVĚ TAKOVÝ VŮZ MŮŽEME VÁM DODATI.

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 5, 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