2019

Aerovkář

ČASOPIS AERO CAR CLUBU

AERO CAR CLUB PRAHA, z.s.

v Českém klubu historických vozidel, z.s.

Arbesovo náměstí 1029/1, 150 00 Praha 5

Aerovky před ratměřickým zámkem

č. 3

Vážení aerovkáři,

není bez zajímavosti uvědomit si, jak se mění pohled lidí na určité hodnoty materiální a duchovní. Veteránská sezona je v plném proudu a nás aerovkáře čeká vskutku obrovský sraz aerovek v rámci oslav 100. výročí založení továrny AERO a 90 let od vzniku první aerovky. Dá se předpokládat, že naše akce přiláká množství diváků různého zaměření a všemožných náhledů na cokoliv.

Již před delší dobou jsem si všimnul měnícího se pohledu části veřejnosti na staré automobily, ale dá se říci na historické věci obecně. My aerovkáři jezdíme se svými hýčkanými plechovými miláčky na veřejnosti a veřejnost nějak reaguje. Ono se přeci jenom jedná o zajímavou funkční techniku starou 80 a více let.

Kdysi dávno, to mé aerovce bylo „teprve“ 30 let, jsem se jako začínající řidič setkával například při čerpání benzínu s lidmi, kteří se přišli podívat, jak takový veterán vypadá v motorovém prostoru. Zajímalo je, co má aerovka za motor, jak rychle jezdí, kolik benzínu „baští“ na sto kilometrů a mnoho dalších technických dotazů, na které jsem vždy rád odpovídal. Občas se ovšem stalo, že se kolem pumpy poflakovala skupinka romských výrostků (já jsem dodnes přesvědčen, že to byli cikáni). Seběhli se kolem aerovky a zasypali mě jedinou otázkou: „Pánko, kólik to stóji to áuto?“ Některý z nich přitom pátral očima jestli tam někde neleží peněženka připravená k placení. Myslil jsem si, že takovým zážitkům je již odzvoněno.

Dnes přijedu načerpat benzín a u vedlejšího stojanu právě čerpá pohonné hmoty statný čtyřicátník do svého „ofroudu“ v ceně nejméně za 2 miliony. Neodolá a přijde k aerovce, jen tak mžikne očima, evidentně bez zájmu, do motorového prostoru a pronese: „To je krásné auto, kolik stojí? 250.000,- nebo půl milionu?“ Já pouze prohodím, že nevím a že není na prodej, protože aerovka je má srdeční záležitost. Víc se s ním nehodlám bavit; není totiž o čem. Letmo si jen všimnu, že mu z kapsy vykukuje jakýsi bulvární tisk. Myslím, že je to také jediné, co kdy v životě četl (možná kromě burzovních zpráv a částek na svých kontech). Jediný rozdíl od těch cikáňat je v tom, že nepokukuje po odložené „šrajtofli“, tedy snad.

Nechci samozřejmě všechny lidi házet do jednoho pytle. Vždyť na našich srazech je mnoho zasvěcených návštěvníků, ale i tam se najdou jedinci, které nezajímá nic jiného než hodnota vozu. Pokud je nezajímá ještě, kde vůz trvale parkuje a jak je tam zabezpečený.

Je to smutné, ale časy, kdy si většina lidí koupila i něco drahého hlavně pro potěšení nebo ze sběratelské vášně, jsou pryč a z té většiny se stala menšina. Dnes jsou všelijací vykukové v honbě za penězi schopni vyrobit cokoli v pochybné kvalitě (včetně aut) a vydávat to za originály. Mnozí z neznalosti takovéto padělky za velké peníze koupí. Těm, kteří to koupí jen na další zpeněžení, přeji, když zjistí, že je někdo napálil. Těch ostatních, kteří si chtěli udělat radost a byli podvedeni, je mi opravdu líto.

Je ale ještě jedna skupina lidí, hlavně mladých. Ty bohužel nezajímá vůbec nic (kromě koukání do „chytrého“ telefonu), ale to by bylo na dlouhé povídání a mimo naše témata.

Přejme si, aby na našich srazech byli všichni diváci na úrovni.

– JK –

Tabulka výrobních čísel „cinkáčů“ – druhá výzva –

Vážení majitelé „cinkáčů“,

spolu s německými aerovkáři se pokoušíme sestavit tabulku výrobních čísel cinkáčů podle jejich roku výroby a provedení vozu. V registru aerovek je už 839 kusů bez Aero IG. Výrobní čísla nemám, roky výroby jen u některých. Kdo můžete, napište mi, prosím, na mail **aerokarel@centrum.cz** typ Vašeho vozu, výrobní číslo a rok výroby dle TP, kupní smlouvy, ... , nebo totéž jako SMS na telefon **720 400 598**. Nějakou tabulku už s Michaelem Strauchem máme, ale zatím se nepodařilo v ní najít nějaký systém.

Děkuji, Karel Šebesta

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zasílání **inzerátů a příspěvků** do našeho zpravodaje je – **aerovkar@email.cz –** redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. Prosím, uvádějte u dotazů i Vaše telefonní (mobilní) čísla. Dále prosím! Pro své příspěvky vybírejte jen ty fotografie, které chcete u článku mít! Děkuji za pochopení.

Pro vyřízení všeho, co se týká administrativy Aerovkáře, kontaktujte adresu – aerokarel@centrum.cz

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

Vy, kteří náš časopis opravdu čtete, tak jste si jistě všimli, že mnoho příspěvků přichází od stále stejných dopisovatelů. Ti si všímají mnohdy drobností, které ostatním unikají. Pokuste se také zapátrat v paměti a archivech a podělte se s ostatními čtenáři o své aerovkářské vzpomínky a zkušenosti. Náš časopis je udržitelný jen s Vaší spoluprací.

– JK –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Jubilea – historie – vzpomínky – – současnost – budoucnost.

Milí aero přátelé,

jubileum potěší, dává nám totiž příležitost u události jako je například 90. výročí výroby Aerovek si zavzpomínat. Mnozí naši členové vlastní Aerovku, které je dnes 85 let nebo více a většinou skoro ve všech případech je dokonce starší než majitel. Vlastníme Aero 500 roadster vyrobený v Praze v roce 1932, tedy 3 roky po představení malé Aerovky na Pražském autosalonu 1929. Naše Aero 30 bylo například vyrobeno v Praze v roce 1937 a u firmy Sodomka ve Vysokém Mýtě dostalo svoji střechu a interiér v na své časy luxusním vybavení. Jenom dva roky poté v březnu 1939 vstoupila do země německá vojska – Wehrmacht, aby obsadila zbytek Čech a nastolila Protektorát Čechy a Morava. V té době obdržela typová řada Aero 30 a Aero 50 nový vzor. Josef Sodomka právě navrhl karoserii modelu 1939.

V čase německé okupace musela také továrna Aero vyrábět pro německou armádu. Navzdory tomu bylo v roce 1939 až 1940 vyrobeno ještě 500 ks Aero 50 a také do roku 1943 dalších 1900 vozidel Aero 30. (Z toho bylo od roku 1940 1000 kusů Aero 30 limuzín a dodávek). Po skončení války až do zestátnění firmy Aero – 27.12.1945 – bylo ze zbytkových dílů postaveno ještě 500 limuzín typu Aero 30. Tím končí výroba automobilů firmy Aero.

Toto je historie, kterou je zapotřebí u příležitosti jubileí si uvědomit. Tady přichází do hry také jiná strana historie. V době vlády komunismu v Československu a hlavně po Pražském jaru 1968 nacházejí Aerovky s emigranty svou cestu do Švýcarska a Německa. Další auta se objevují přes export za devizy. Tyto Aerovky několikrát změnily majitele. Po založení Aero IG v roce 1979 se staly tyto Aerovky mostem a kontaktem do své původní vlasti. S těmito auty jsme vytvořili spojení přes hranice Česka a Slovenska a našli si nové přátele. Naše auta přispěla k usmíření, přátelství a porozumění mezi národy. Zažili jsme to na vlastní kůži při návštěvě soutěží v České republice. Od roku 1988 přijíždějí naši Aero – kamarádi z rodiště našich vozidel na každoroční Evropské setkání aerovkářů. Přijíždějí po ose, aby nám tak ukázali, že naše auta jsou ještě schopna každodenního provozu. Dlouholetí a věrní přátelé z Prahy, kteří nás se svými spolujezdci navštívili více než 15 krát jsou: Jiří Zítek a Petr Dražan, více než 20 krát přijeli Dr. Petr Libánský a Josef Kňourek. Karel Petschke nás navštívil více než 30 krát. Pavel Zeman z Českého Krumlova se účastnil téměř 20 krát. V posledních letech se tato skupina někdy rozšířila až na 10 Aero-posádek. Děkujeme Vám za vaši věrnost.

V roce 1995 přijel syn zakladatele firmy Dr. Vladimír Kabeš z USA na návštěvu už 14. ročníku setkání Aero v Harrachově. O 20 let později v roce 2015 přijíždí do Harrachova vnučka zakladatele, paní Marianne Kabeš - Crane setkat se Aerovkaři. Je to poprvé po její emigraci v roce 1948, kdy se dostává do kontaktu s vozidly Aero. V roce 2017 navštívila paní Marianne Kabeš naše 36. evropské setkání ve Wildpoldsriedu a stala se čestnou členkou Aero IG.

Není toto potěšitelný obrat v historii? Je z toho přeci jasné, že Aerovka psala a dále bude psát kulturní historii. Posledních 15 let je návštěva České republiky podstatně jednodušší: Od roku 2004 je Česká republika členkou EU. A teď v roce 2019 se setkáme při příležitosti velkého jubilea v Praze a oslavíme stoletou historii Aero letadel a devadesátiletou historii Aero automobilu – jak je to samozřejmé.

Jsem rád, že můj Aero-kolega, kamarád a prezident ACC Jiří Zítek se chopil myšlenky zorganizovat celosvětové setkání v roce 2019 právě v Praze. Rádi bychom vyslovili náš dík za jeho veliké angažmá v tomhle smyslu. Je zapotřebí zdůraznit, že Jiří Zítek je prezidentem ACC od roku 1978 tedy déle, než Aero IG existuje.

Zvláště náš těší, že plaketa pro 38. setkání Aero bude obsahovat znaky obou aeroklubů; děkujeme za tuto památku.

Na této kulturní historii má Aero IG velký podíl. Za 40 let od svého vzniku si Aero IG plní svůj úkol: *Je naší snahou zkatalogizovat, udržet a restaurovat do původního stavu co nejvíce existujících Aero vozidel a předvádět je zájemcům v provozu. Ve zkratce:* ***My udržujeme, ošetřujeme a pohybujeme kulturním dědictvím.***
S tímto úkolem si vzájemně pomáháme. Výměna zkušeností, technických podkladů, výkresů, prospektů, obrázků, příruček apod. Vyrábíme některé náhradní díly nebo si je mezi sebou vyměňujeme. Organizujeme workshopy, abychom si vyměnili praktické zkušenosti a znalosti a vzájemně si pomáhali při restaurování a opravách vozidel. Navíc vlastní Aero IG bohatý archiv, který je všem členům k dispozici.

Kromě toho předvádíme naše Aerovky v provozu u příležitosti evropských setkání nebo na závodišti na Technorama Hildesheim. Naše vozidla a naši organizaci taky prezentujeme na výstavě Technorama v Kasselu (poprvé v roce 1998, navíc v roce 2001 až 2003 také ve Stuttgartu na Retro classic), čímž provádíme práci s veřejností vedle tiskových informací a dalších publikací.

Naše Aero IG – webová stránka je také zajímavým mediem pro reprezentaci, informace a vytváření kontaktů.

Přeji naší Aero IG a pražskému ACC nadále hodně síly a snahy toto kulturní dědictví Aerovek co nejdéle udržet při životě a v pohybu.

Michael Strauch
Reprezentant Aero Interessengemeinschaft International

Výlet aerovkářů do Ratměřic ke 100. výročí založení továrny AERO

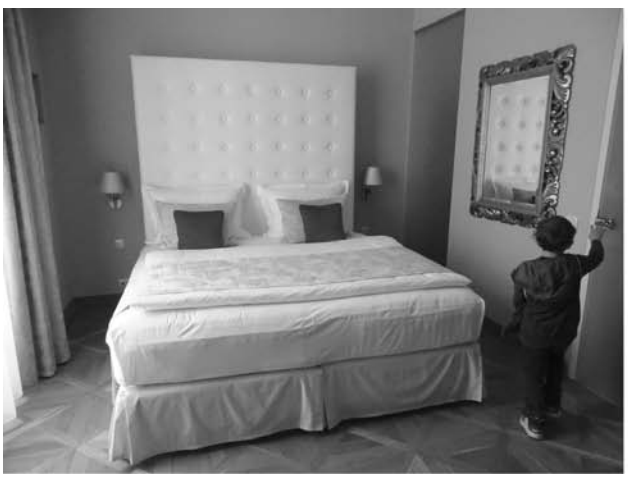
Dlouho připravovaný a dlouho odkládaný výlet aerovkářů do Ratměřic se 8. května konečně stal skutečností. Cílem cesty byl pochopitelně ratměřický zámek, bývalé sídlo rodiny Kabešových. Celkem malá a nenápadná ves s 250 obyvateli, ležící 15 km východně od Votic, nás aerovkáře nevítala ani pohledem na panorama obce ani siluetou zámku. Dominantou, která již zdaleka Ratměřicím vévodí, jsou dvě mohutné sekvoje (správně botanicky sekvojovce obrovské) dosahující výšky přes 40 m a v českých zemích údajně nejvyšší. Tyto nádherné a dnes památné stromy nechal vysadit před více než 160 lety tehdejší majitel zámku hrabě Otto Ferdinand Chotek (1816 – 1889). Obrovské sekvoje nás zavedly až do zámeckého parku před průčelí zámku.

Přes dvacet naleštěných aerovek všech typů se sjelo do Ratměřic. Byli jsme přivítáni paní recepční a aerovky se vzorně seřadily před průčelím zámku (dnes hotelu). V té době přijela též vzácná návštěva: paní Marianna Kabešová-Crane (vnučka zakladatele továrny AERO JUDr. Kabeše) a pan Pavel Turek (syn slavného závodníka a propagátora aerovek Bohumila Turka).

Pan Pavel Turek v rozhovoru s paní Mariannou a dalšími hosty ... *... paní Marianně to v aerovce náramně slušelo.*

Celé dopoledne byly aerovky středem pozornosti mnoha diváků, kteří vážili cestu, aby se pokochali krásným prostředím zámku, parku a samozřejmě vystavenými aerovkami. My jsme si v té době krátili čas procházkou zámeckým parkem. Již zmíněné sekvoje rostou v těsné blízkosti zámku. Když se návštěvník zadívá do jejich korun (větve začínají až ve výšce 12 metrů), musí se maně zamyslet nad tím, co již tyhle obří stromy musely za 160 let svého života zažít a vidět. Vždyť téměř pamatují revoluční rok 1848 a nástup císaře Františka Josefa Habsburského na trůn, doby válek a míru, doby úpadku a prosperity společnosti. Škoda, že jsou jen němými pozorovateli. Kdyby mohly vyprávět, asi bychom byli fascinováni jejich zážitky.

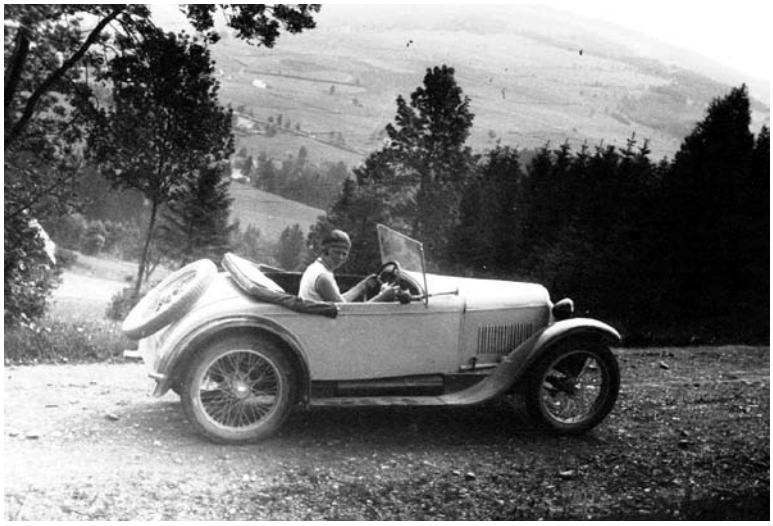
Ale zpět do reality. Kromě exteriéru zámku jsme si mohli prohlédnout i jeho dokonale zrestaurované útroby. Několik fotografií je dokladem skutečného návratu zámku k životu po létech úpadku. Kéž by ještě více památek v naší zemi mělo takové štěstí.



Luxusní interiér zámku.

Místnost určená pro recepce a konference.

Posezení v zámecké restauraci ...



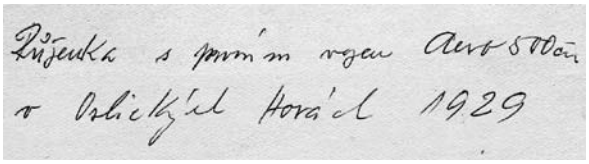
Po poledni se aerovky vydaly na propagační jízdu a v trase vyjížďky nechybělo ani město Louňovice pod posvátnou horou Blaníkem.

Akce skončila, aerovky se vydaly ke svým domovům. To, že bylo krásné slunečné počasí mezi dny nepohody, je při aerovkářských akcích již tradičním a dost nepochopitelným úkazem.

... a poslední fotka *účastníků na památku.*

*

Ještě malá drobnost na závěr. Mezi dobovými fotografiemi, které jste si mohli prohlédnout v minulém Aerovkáři a které nám věnovali paní Marianna Kabešová a pan Pavel Turek, bylo i nenápadné foto mladé půvabné dámy za volantem „cinkáče“. A pod fotkou text:



Orlické Hory s Ratměřicemi sice nijak nesouvisí, ale využil jsem přítomnosti našich příznivců a dárců fotek a otevřeně jsem se zeptal, kdože je ta dáma na fotografii? Pan Pavel Turek okamžitě zareagoval slovy: „No, to je přeci naše máma.“ Bylo jasno, řidičkou „cinkáče“ je paní Růženka Turková, tehdy pravděpodobně ještě slečna. Jak vidno i takové malé faux pas může být úsměvné.

*

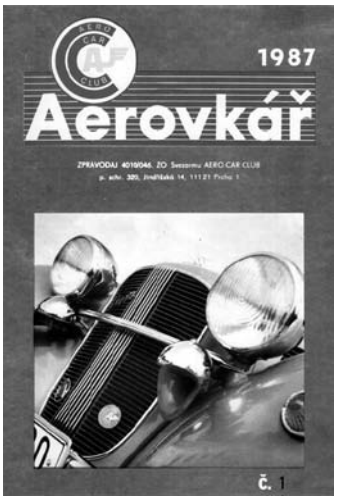
P.S.: Pro zahraniční čtenáře malé vysvětlení.

Hora Blaník je v českých zemích vnímána jako hora posvátná a mytologická. V jejích útrobách údajně spí vojsko svatého Václava, vévody a patrona českých zemí, připravené vyjet bránit zemi v dobách nejtěžších. Tak si myslím, že ty nejtěžší doby od dob svatého Václava (mimochodem skutečné historické postavy) ještě nenastaly. Nebo, že by zasáhli v těch zlých dobách sice pozdě, ale přeci, aniž bychom si toho všimli? Každopádně v současné době určitě nemají důvod velet k útoku. Nanejvýš by se mohli při zdravotní procházce nebo při vánočním úklidu podívat, jak vypadá země, když se má ona i její lid dobře. Nikde jsem se ale nedopátral informace, jestli jsou s vojskem v hoře i ženské. Zřejmě nejsou a o vánocích se proto negruntuje ani jednou za sto let.

Foto Velkého Blaníku z propagační jízdy aerovek.

– JK –

Český pravopis a Kristova léta s Aerovkářem



... i psal se rok L.P. 1987 ...

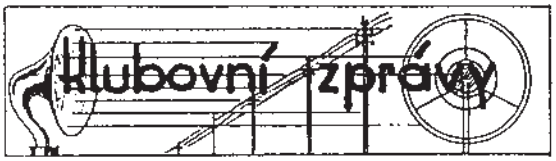
Snad i následující řádky patří do Společenské rubriky.

Téměř všichni dopisovatelé Aerovkáře píší ve slově aerovka velké písmeno A, přestože náš pravopis, tak jako u názvů tatrovka, škodovka, pragovka a pod., připouští jen písmena malá. Na rozdíl od pojmenování podniku Škoda, Tatra, Aero, kde se píší písmena velká. V poslední době jste si jistě všimli, že již ve slově Aerovka ve vašich článcích velké písmeno neopravuji. Došel jsem k názoru, že Pán Bůh sedmého dne neodpočíval, jak je psáno v Bibli, ale přemýšlel, co dát do vínku lidem, až budou technicky zdatní. A ... vymyslel Aerovku. Tudíž jako boží produkt je možné psát velké A. Jenom nevím, jestli se nám Nejvyšší tak trochu nepomstil. Mně určitě ano. Přesto, že se o dvě jeho díla dost poctivě starám od získání „řidičáku" před 52 lety, tak nevím, proč mi dal na krk ještě tvorbu Aerovkáře, a to už před 33 lety. Tak aspoň mohu říci, že letos „slavím" s Aerovkářem Kristova léta. Nebylo by marné, kdyby to byla léta i mého reálného života.

V souvislosti s Kristovými léty je v Knize knih zmínka o jistém člověku pochybného charakteru. Ten poskytl „úřadům" pro režim důležitou informaci, za kterou inkasoval pověstných 30 stříbrných. V rámci informací v Aerovkáři také poletuje „30 stříbrných", ty však neinkasuji, ale vydávám (každoročně). Z toho logicky vyplývá, že nejsem v podobenství toho člověka, ale těch, co platili – tak jsem vlastně farizej! To je logika, co?

Čtenáři jistě pochopí nadsázku těchto řádků a pokus o odlehčení vážných témat.

– JK –



Vážení čtenáři, jistě jste si všimli v loňském roce zprávy o zrušení benzínu Natural 95. Určitě stojí za to prokousat se jazykem úředního šimla, protože ve vyjádření institucí jsou pro nás důležité informace. Hlavně je zde uvedeno srovnání názvů benzínů a doporučení, jaký benzín tankovat do veteránů. V budoucnu nás zrušení Naturalu 95 stejně nemine.

FEDERACE KLUBŮ HISTORICKÝCH VOZIDEL ČR
Národní autorita Mezinárodní federace historických vozidel FIVA
Nad Okrouhlíkem 11, 182 00, Praha 8, Česká republika

Dovolte nám reagovat na dotaz z 11. prosince ohledně tématu Natural 95/E10

Informace o povinnosti E10 od roku 2019 je chybná. Rozhodně to není součástí novely zákona o pohonných hmotách, zákonu o ochraně ovzduší v této chvíli.

V tuto dobu není rozhodnuto, kdy se v České republice začne prodávat také benzin s obsahem bioetanolu až deset procent a na stojanech se tak objeví také samolepky E10. Je pravděpodobné, že se tak nestane dříve než v roce 2020 a možná se ČR vydá i jinou cestou.

Majitelům historických vozidel doporučujeme tankovat tzv. vysokooktanové benzíny, kde je podíl ethanolu nahrazen ETBU (etylterc butyleterem) – biosložka 2. generace), který nemá negativní vlastnost pohlcovat vodu jako etanol. Z našeho portfolia se jedná o palivo EVO 100+.

MOL Česká re ublika, s.r.o.

* * *

MINISTERSTVO
PRŮMYSLU A OBCHODU

Ing. Jan Zaplatílek
Ředitel odboru plynárenství a kapalných paliv

Vážený pan
Ing. Pavel Fiala
Prezident Federace klubů historických vozidel ČR
Nad Okrouhlíkem 11
182 00 Praha 8

V Praze dne 20. prosince 2018
Č. j.: MPO 90226/18/41200

Vážený pane prezidente,

zaslal jste, spolu s předsedou AsociaceVeteran Car Clubů ČR a prezidentem Asociace klubů historických vozidel, Ministerstvu průmyslu a obchodu dopis s dotazem na existenci benzínu E10 na českém trhu, resp. na pravdivost některých informací o jeho budoucím využití a kvalitě.

Ministerstvo rovněž zaznamenalo ničím nepodloženou mediální informaci o plošném nahrazení benzínu Natural E5 benzínem E10 od 1.1.2019. S jistotou Vám můžeme sdělit, že od začátku roku 2019 se s plošnou záměnou benzínu E5 neuvažuje.

Typ automobilového benzínu s obsahem biosložky do 10 objemových procent je plně v souladu s ustanoveními evropské kvalitativní normy ČSN EN 228 a to již ve verzi z roku 2012. Jeho zařazení do výroby a případné umístění na trh v ČR není nijak nařízeno, navíc 1. leden 2019 není pro plošné uplatnění tohoto typu benzínu reálné datum. Toto datum pouze v dřívějších letech znamenalo ukončení povinnosti provozovatelům stanic nabízet alespoň na 50 % čerpacích stanic benzín s maximálně 5 % obsahem biosložky. Poslední novela zákona však toto období o jeden rok zkrátila, takže uvedená povinnost neplatí již od 1. ledna letošního roku (*pozn. red. – myšlen r. 2018)*, aniž by to mělo na trh s pohonnými hmotami nějaký dopad.

Zákon č. 311/2006 Sb. o pohonných hmotách a čerpacích stanicích, respektive jeho prováděcí předpis, kterým je vyhláška č. 133/2010 Sb., kde jsou kvalitativní parametry pohonných hmot zakotveny, vytvářejí pouze právní rámec pro možnost typ automobilového benzínu E10 uplatnit na trhu. Kvalitativní normy mají celoevropskou platnost. Použití paliv s obsahem biosložky předpokládá i zákon č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, který v § 19 přímo ukládá procento biosložky, které je povinen prodejce/distributor (dodavatel) pohonných hmot na český trh v průběhu roku uvést, a to nikoli povinně v každém prodaném litru, ale v celém prodaném objemu kumulovaně za rok.

Automobilový benzín s vyšším obsahem biosložky napomáhá plnění cílů náhrady fosilních paliv palivy alternativními a současně závazný cíl snižování emisí skleníkových plynů v dopravě. Někteří výrobci pohonných jednotek (motorů automobilů) nedoporučují dlouhodobé užívání ve vozidlech starých a historických modelových řad, protože některé tehdy využívané materiály pohonné soustavy nepočítaly s dlouhodobým vystavením palivu s vyšším obsahem kyslíkatých látek.

Podobně jako v některých jiných zemích nelze ani v ČR vyloučit budoucí souběh prodeje více typů automobilových benzínů a situace bude zřejmě vycházet z požadavku trhu (poptávka zákazníků) a současně technických možností prodejců, kteří mají na čerpacích stanicích instalovaný omezený počet podzemních nádrží pro skladbu nabízených výrobků. Legislativně další existenci typu benzínu do 5 objemových procent biosložky nic nebrání. Bude tedy jistě záviset na poptávce zákazníků, které se prodejci v budoucnosti přizpůsobí prodejem benzínu buď z domácích zdrojů nebo z dovozu.

Informaci o slučitelnosti paliva s vyšším obsahem biosložky s konkrétním typem vozidla mohou poskytnout výrobci motorů při zohlednění konstrukčních materiálů, které používali v jednotlivých výrobkových řadách. Nelze zřejmě určit obecný rok výroby, použité materiály se výrobce od výrobce a model od modelu mohou lišit. Konkrétní informace o slučitelnosti mohou poskytnout pouze sami výrobci motorů. U modelů vozidel, kde tuto informaci nelze pro zánik výrobce získat, bychom doporučovali řídit se pravidlem obezřetnosti a benzín s vysokým obsahem biosložky dlouhodobě nevyužívat.

Lze ještě zmínit jednu skutečnost a to existenci vysokooktanových typů benzínů, které mají někteří prodejci v sortimentu. Tyto typy bývají v převážné většině bez biosložky. Ale i zde by bylo vhodné posoudit slučitelnost využití v historických modelech vozidel, zejména kvůli vysokému oktanovému číslu, tedy i energetickému obsahu, přinášejícímu vyšší teploty při spalování.

Vámi zmiňovaná tříměsíční trvanlivost benzínu pak zřejmě vychází opět z normových hodnot. Nicméně zachování kvalitativních parametrů benzínu po dobu 3 měsíců určuje norma i pro ostatní druhy, tedy i E5. Jedná se tedy o standardní údaj. Neznamená to, že by po této době nebylo možné benzín použít. Jde o povinnost uloženou výrobci, případně distributorovi, držet záruku kvality po tuto dobu.

Věřím, vážený pane prezidente, že tuto odpověď budete považovat za dostatečnou a že rozptýlila nejasnosti, které se, bohužel, objevily bez našeho přičinění v mediálním prostoru.

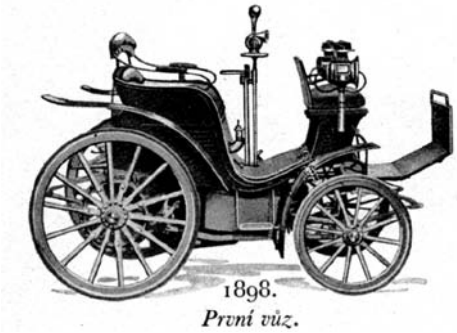
S pozdravem *podepsán Zaplatílek*

Pozn. red.: Pro úsporu místa byl dopis doslovně přepsán.

Ještě ke karosářům – volné pokračování

V minulém čísle jsme dokončili seznam československých karosářských firem, u nichž jste si v letech 1929-39 mohli objednat opravu své aerovky nebo vůz této značky se zakázkovou karoserií. Milan Turek jej doplnil několika zajímavými snímky, mj. i valníčku na malé aerovce. K tomu zde předkládáme ještě „doplněk doplňku“: podle údajů v publikaci „Automobily Aero s karoseriemi Sodomka“

AUTOMOBILES MARTINI,
SAINT-BLAISE—NEUCHATEL, ŠVÝCARSKO.
1898—1931.



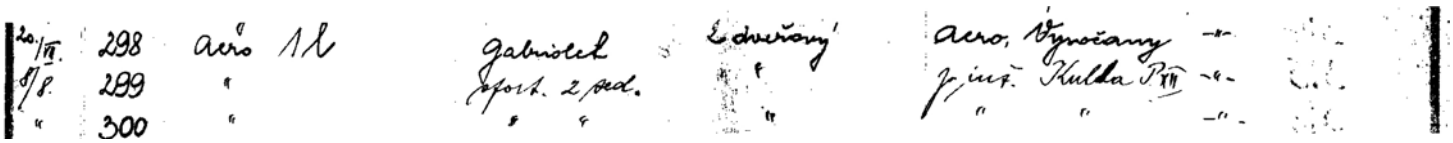
1898.
První vůz.

(Jan Černý a kol.) není v *Knize prodaných výrobků (firemní archiv)* tento vozík uveden a šlo tedy zřejmě pouze o opravu či úpravu karoserie. První a jedinou doloženou zakázkovou karoserií na podvozku „malé aerovky" byl „litr" pro majitele kralupské firmy na výrobu automobilových chladičů Františka Kratinu z října 1933 (*obr. 1*). *Kniha prodaných výrobků* však obsahuje údaje pouze do konce roku 1933.

V tomtéž čísle Aerovkáře jsme obvyklou vložku „seznamu" věnovali firmě O. Uhlík, resp. jí vyrobenými užitkovými karoseriemi na šasi Aero 150. Také k tomuto příspěvku nyní přidáváme doplněk na téma „*Uhlíkovy litry*". První obrázek (*obr. 2a)* je reprodukce výňatků z firemního *Deníku zakázek návrhů karoserií* (datování je z roku 1933).

Z trojice výkresů (č. 298, 299 a 300) není známo, zda byly realizovány všechny nebo pouze jeden z nich, a to ten, který se zachoval a byl zrenovován v SRN (*obr. 3*). Čtvrtý

obr. 1



obr. 2a

obr. 2b

výkres č. 311 (*obr.* 2b) byl vyhotoven ve dvou alternativách, aniž by bylo udáno pro koho. (*Poznámka:* je možné, že realizovaný sportovní vůz byl ten, se kterým se Oto Nimshaus účastnil mj. závodu 1000 mil čs. 1934. Automobil nakonec po různých peripetiích přežil dodnes. Podrobnější údaje jsou uvedeny v jiných publikacích.)

obr. 3
Karoserie renovovaného roadsteru měla v zadní části dvě pomocná sedadla.

obr. 4
A bonbonek nakonec – „ půdní nález" z mého archivu nemusím jistě představovat.

Připravil Karel Jičínský

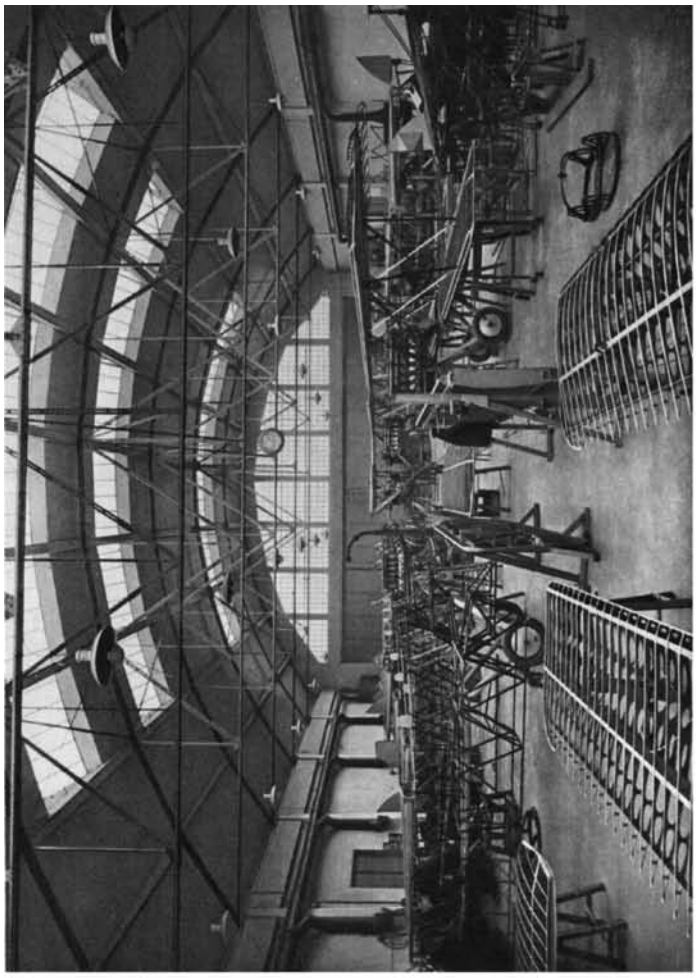
100 let od vzniku firmy "AERO, továrna létadel"

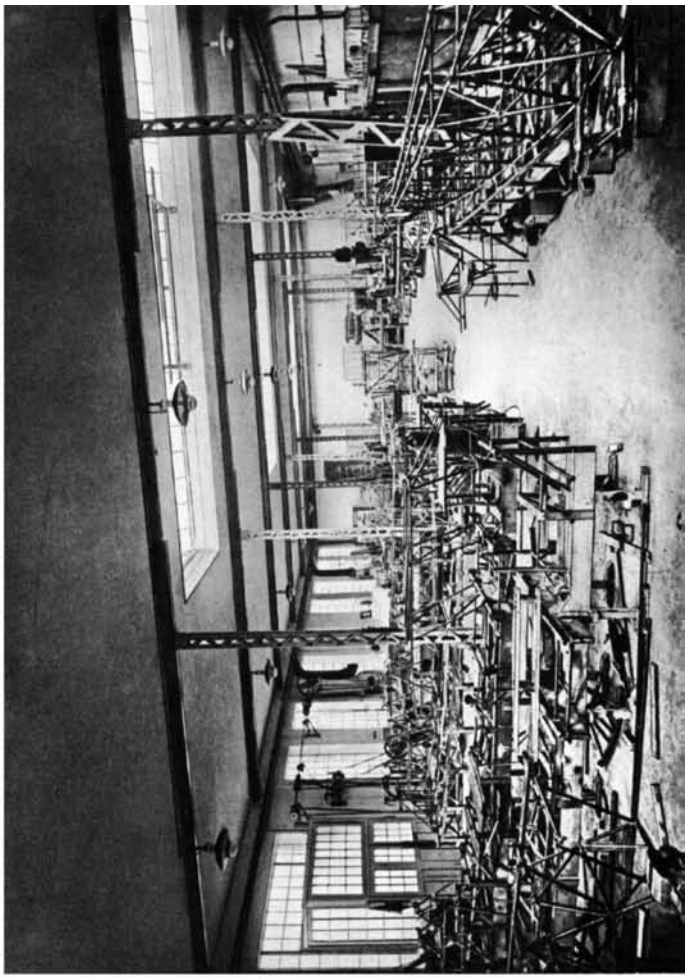
aneb

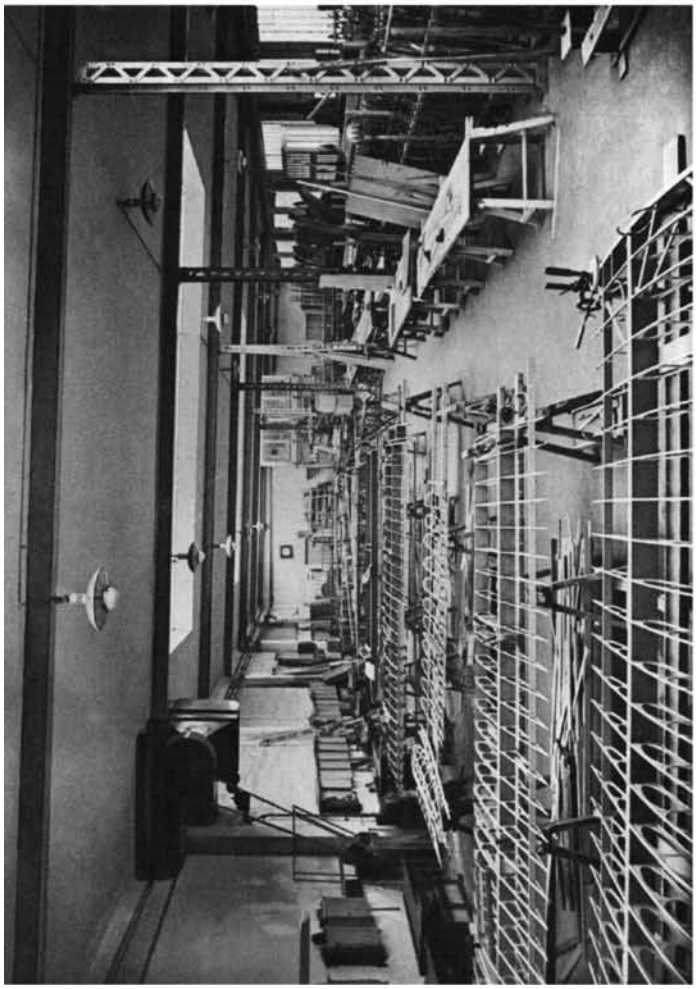
fotofejeton z „Pamětního spisu k 5. výročí založení továrny"

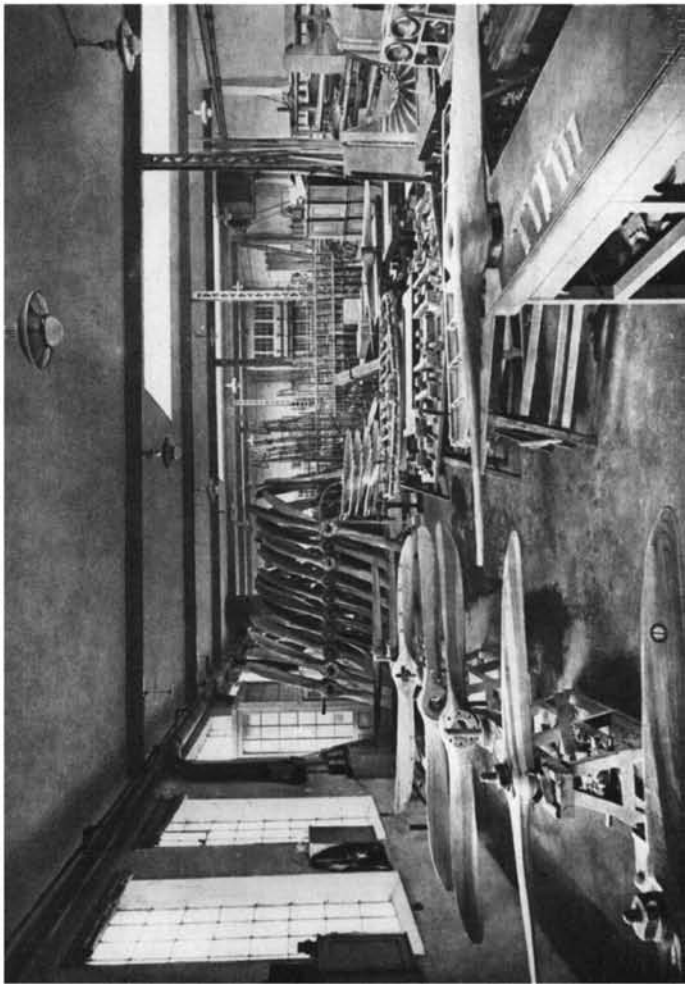
AERO

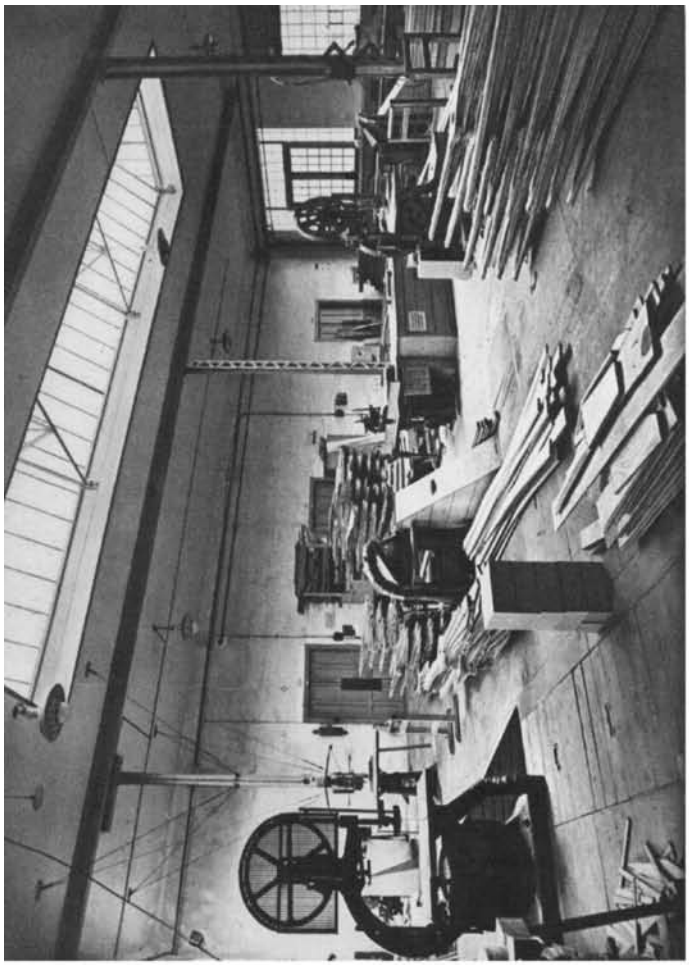
AERO

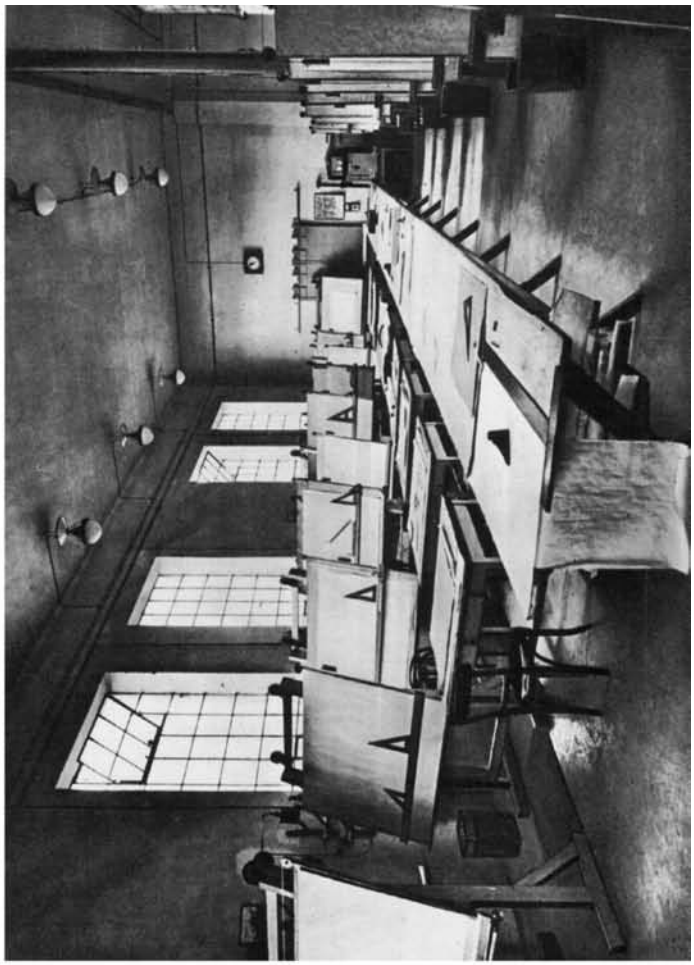


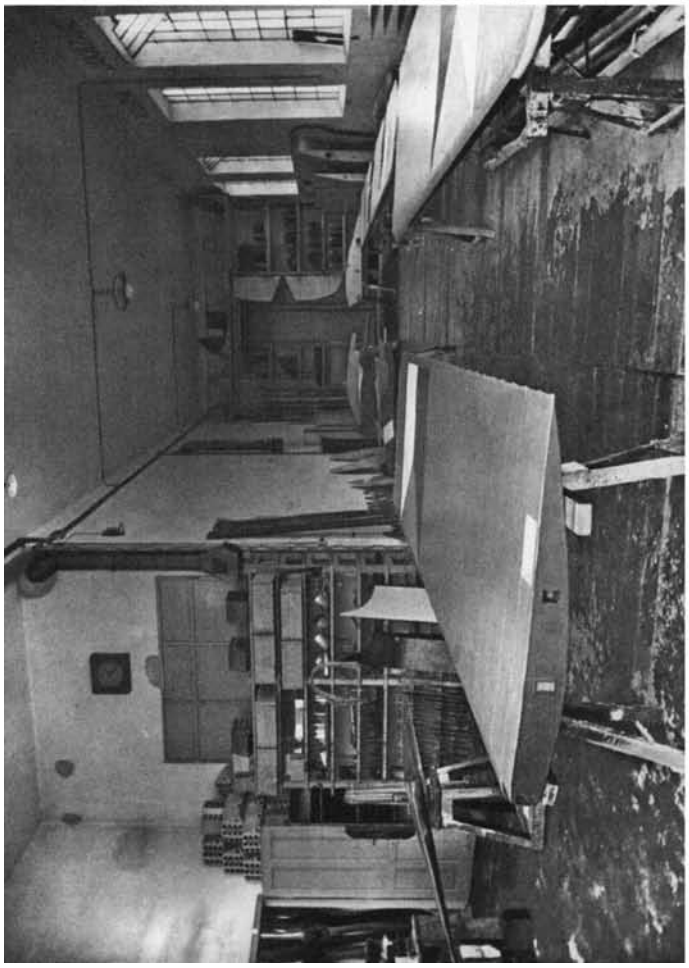


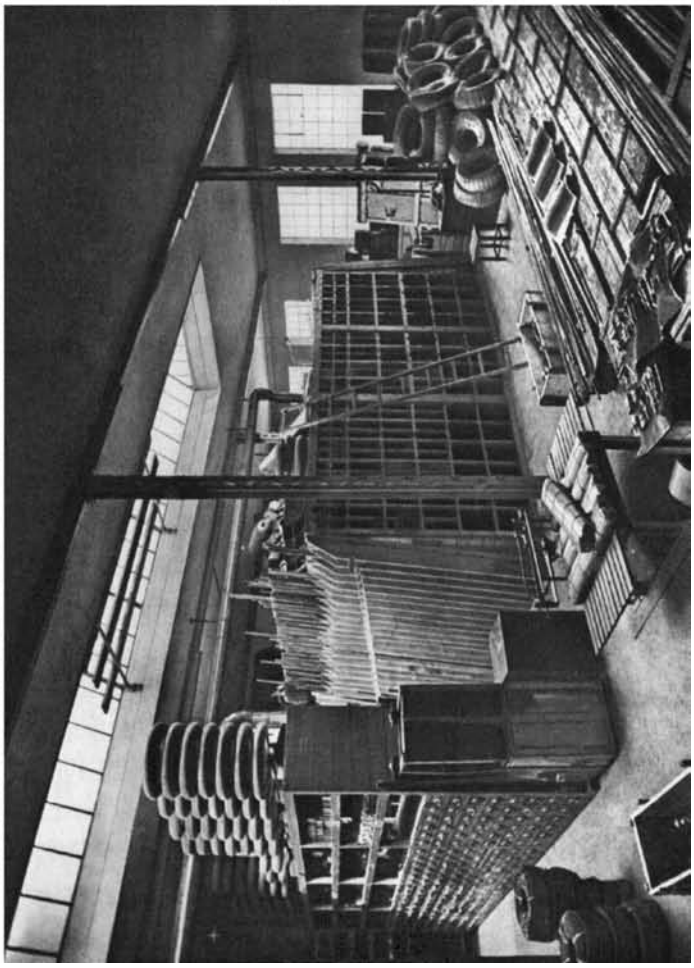












Připravil Karel Jičínský

Pátá část brožury z letecké sekce továrny AERO **„Letecká příručka AERO“** z roku 1936. Brožura neobsahuje snímky letadel. Tentokrát přidáváme dvě fota z Pamětního spisu k 5. výročí založení továrny. Brožuru zaslal Petr Klusák

aeronautickou“, jejímž středem byla teorie jeho vynálezu t. zv. Cyklonu. Myšlenka originální a odvážná, nebyla nikdy uskutečněna, poněvadž inž. Finger, nešťastný ve svém obchodním povolání, neměl k tomu dostatek prostředků.

Ale postavil si nehynoucí pomník v našem letectví jako zachovatel minulosti tím, že založil vzduchoplavecké oddělení v Technickém museu a ještě více jako učitel a povzbuzovatel. Napsal nesčetně článků do listu Epocha, který založil, i do jiných, vykonal množství přednášek, ale hlavně ochotně a radostně se rozděloval o své myšlenky se všemi, u nichž odkryl třebas jen stopu zájmu o letectví.

Letecká myšlenka tedy u nás nezemřela. Zprávy, jež od začátku století začaly docházet nejdříve sporadicky, pak častěji, až se vtělily dokonce ve zvláštní rubriku novin, o tajemných pokusech bratří Wrightů a o jejich zdařilých letech r. 1903 v Americe, ale hlavně o pracích Santose Dumonta (1906), H. Farmana (1908), Delagrange (kteří — v opak k Wrightům — pracovali na plném světle veřejnosti), bratří Voisinů, Blériota a jiných, vzbudily živou pozornost, zejména v mladých myslích. Let Blériotův přes Canal La Manche (25. července 1909) pak rozpoutal nadšení už i v širokých kruzích. Žádný čin v letectví do té doby — ani velké lety Wrightovy v Le Mans (1908) — neměl tolik kouzla do sebe, nezapůsobil tak mocně na fantasii širokých mas, v žádném nebylo tolik symboličnosti jako v tomto krátkém letu nad neklidnou hladinou Kanálu, kterýmžto letem Anglie — jak se tehdy psalo — přestala být ostrovem.

Nechybělo ovšem už před tím u nás pokusů o letadla (Jos. Homola, Jos. Hirsch, jenž se pokusil o řešení lidského letu létajícím velocipedem r. 1908, a zejména práce Igo Etricha, jenž ovšem svou působnost záhy přenesl do Vídně, kde dobyl později pozoruhodných úspěchů, po nichž následovaly další v Německu), ale teď nastalo nové rašení v letectví. Tehdejší časopisy zaznamenaly řadu vynálezů našich lidí, které sice neměly úspěchu, ale charakterisují tuto dobu rašení; z nich stačí jako vážné práce jmenovat gyroskopické letadlo inž. Em. Žižky z r. 1909, a práce Vil. Urbánka, které počaly r. 1909, a sledovaly jako cíl automatickou stabilitu elektrickým systémem, a byly ideově předchůdcem různých „robotů“ užívaných v letectví posledních let.

V prosinci 1909 vznikl i Český Aeroklub, jemuž však nebylo popřáno rozvinout pozoruhodnou činnost.

Ale ze zájmu o aviatiku se pokusily těžit nedosti fair ruce, které v prosinci 1909 uspořádaly na chuchelském závodišti lety Francouze Gauberta na Wrightově letadle. Lety svým neúspěchem a jejich skandální doprovod finanční zkompromitovaly sice veřejné produkce v očích širší veřejnosti, ale neudusily nadšení opravdových zájemců o aviatiku.

Počátkem r. 1910 bylo založeno v Praze České aviatické družstvo, kterému ušlechtilý továrník Vydra z Libně dal prostředky k zakoupení letadla z Paříže. Bohužel — jak ukázaly pokusy v Plzni — ani letadlo a ještě méně pilot s ním z Paříže poslaný neměli valné ceny.

Zatím se v Praze pokusil Český klub automobilistů vrátit letectví důvěru, poškozenou Gaubertovým podnikem, veřejnými lety automobilového konstruktéra O. Hieronyma v Chuchli o velikonocích r. 1910. Nepříznivé počasí vedlo k nehodě a poškození letadla i k lehkému zranění letcovu. Ale v předvečer této příhody inž. Jan Kašpar, jenž pracoval v Pardubicích mimo zraky veřejnosti, provedl první let v kruhu, první to let českého člověka.

Letectví ostatně byla vrácena důvěra zdařilými lety v červenci 1910 Francouze Juillerota v Plzni (v Malešicích) na Farmanově dvojplošníku, inž. J. Kašpara v srpnu v Praze (u Proseka) a 2. října inž. Kašpara a inž. Sablatnigga u Vysočan. Také inženýr O. Hieronymus odškodnil plně své přátele krásným letem v říjnu téhož roku u Mladé Boleslavi, při němž užil prvního leteckého motoru zkonstruovaného v Rakousku toho roku továrnou Laurin & Klement. Ostatně i v tomto oboru se česká vynalézavost pokusila s úspěchem, neboť Ludvík Očenášek už r. 1907 vystavil v Praze hvězdicový rotační motor, jenž velmi dobře pracoval. Očenáškovi se dostalo zadostiučinění teprve roku 1909, když ve Francii skonstruovali slavný potom rotační motor Cnôme.

Následující léta jsou charakterisována jménem inž. Jana Kašpara, jenž svému přívlastku první létající Čech, činil opravdu čest, neboť v květnu r. 1911 vykonal první cestovní let z Pardubic do Prahy a v prosinci 1911 i první cestovní let s cestujícím z Mělníka do Prahy. Do r. 1913 množstvím letů seznámil český lid s letectvím. S ním v Pardubicích horlivě pracoval a o krásné úspěchy se dělil jeho bratranec Evžen Čihák.

Pamětní spis k 5. výročí založení továrny obsahuje také 4 fotografie blíže neurčených letadel. Pokud vycházíme z dostupných informací z knihy Pavla Kučery ***Aero 1919-1999***, tak by se mělo jednat o některá letadla do ozn. A 22 resp. A 26. V letech 2006 a 2007 byly v Aerovkáři reprodukovány fotografie vyrobených letadel s podrobným popisem, a tak jsem se pokusil letadla z Pamětního spisu identifikovat. Výsledek je však velmi nejistý. – JK –

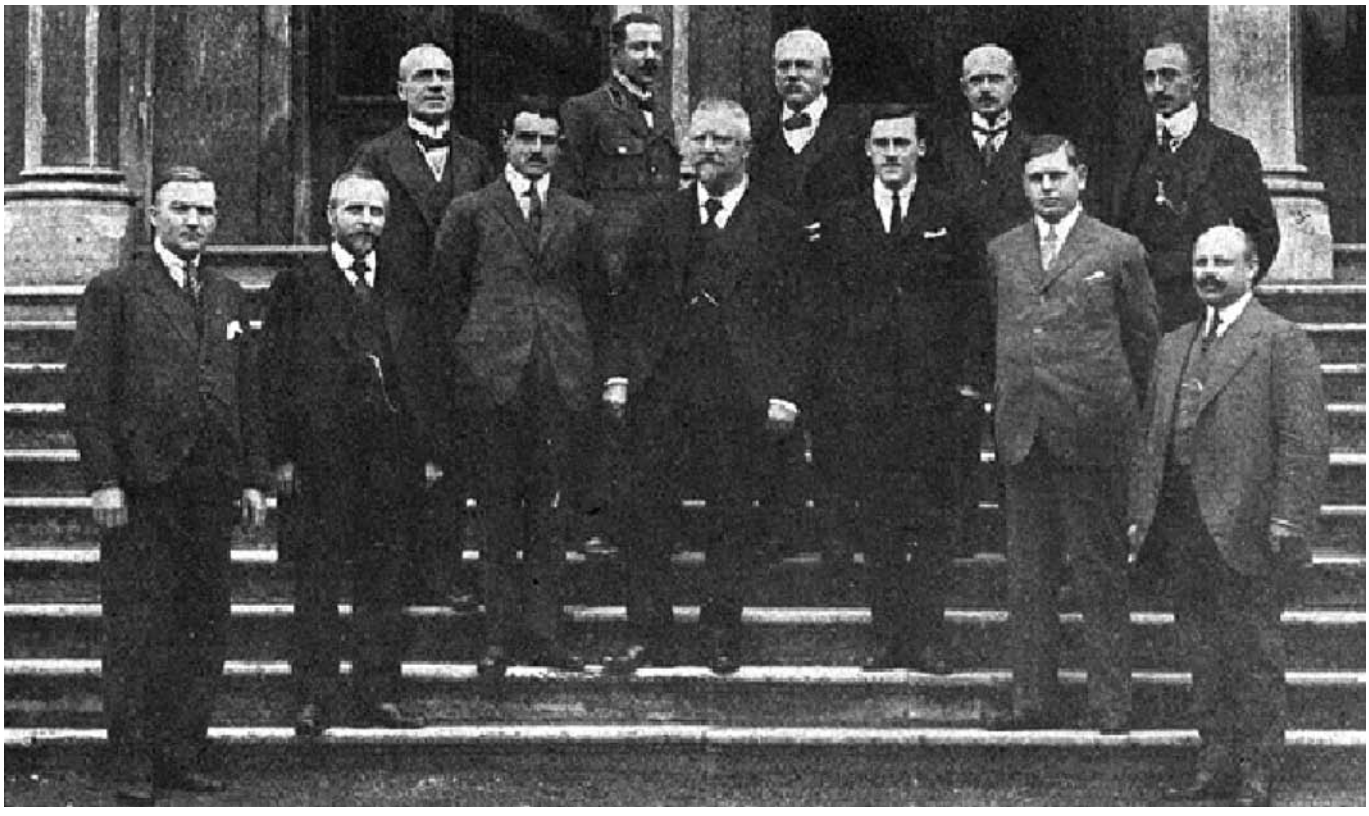
Toto je snad letadlo A 12 ...

... a tohle letadlo vypadá na A 18

Využití letadel v komerční a civilní dopravě

Po 1. světové válce bylo zřejmé, že letadla nebudou sloužit převážně vojenským účelům. Sféra jejich využití se rychle přizpůsobila komerčním a civilním zájmům. Válka jednoznačně posunula vývoj letadel, což platí i pro další odvětví lidských činností.

V roce 1920 se JUDr. Vladimír Kabeš zúčastnil jednání, jehož závěrem byla uzavřena dohoda o provozování letů mezi Varšavou, Prahou a Paříží. Na fotografii jsou zástupci francouzských a československých ministerstev a údajně dva francouzští piloti. JUDr. Kabeše zajisté poznáte *(druhý zprava v první řadě)*.



– JK –

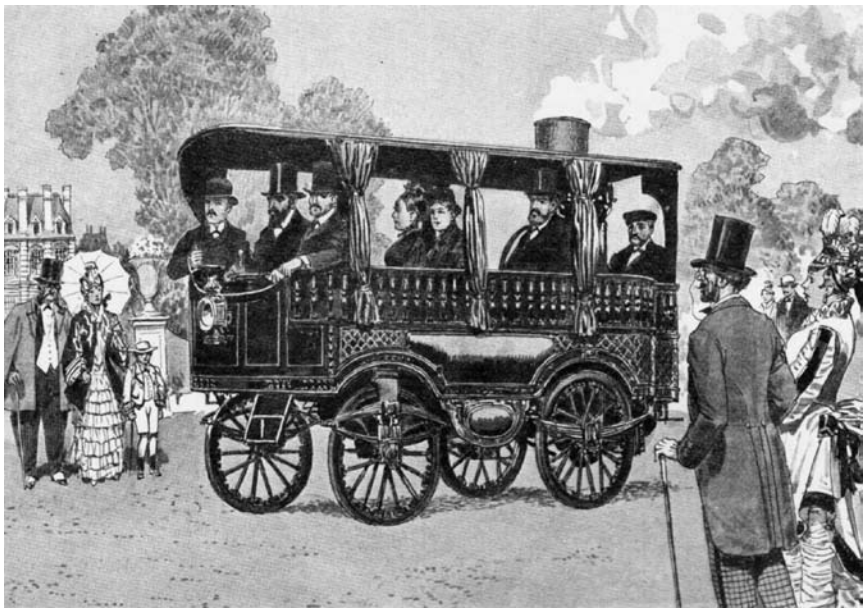
Vážení čtenáři, další pravidelnou rubrikou bývá rubrika sportovní. Přestože se mnoho aerovkářů zúčastňuje mnoha pravidelných soutěží historických vozidel, nikdo z účastníků nezaslal do redakce žádný příspěvek ani žádnou fotoreportáž.

Již delší dobu je připraven další díl seriálu Z dějin automobilu, a tak se místo sportovních reportáží začtěte do zajímavé historie samohybů. – red –

* * *

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

Z historie automobilu – PÁRA V DOPRAVĚ **73**



AMÉDÉE BOLLÉE OTEC
Francie 1873

Roku 1844 narodil se v Le Mans muž, který se stal jednou z nejznamenitějších postav automobilismu, v němž se znamenitě uplatnili i jeho synové Amédée, Léon a Camille. Bollée, majitel slavné slévárny zvonů, toužil postavit rychlý parní vůz pro vlastní potřebu. Pro nával práce se tomuto úkolu mohl věnovat teprve roku 1873. První jeho starostí bylo nahradit dosavadní nedokonalé řízení a tak vynalezl – podle patentu z 28. dubna 1873 – řízení předvozkem o dvou čepech, které bylo vynálezem stejně důležitým jako Cardanův kloub nebo Pecqueurův diferenciál. Druhou předností jeho vozu bylo soustředění všech obsluhovacích pák v dosahu řidičově, takže topiči byl ponechán jen dozor na kotel, který Bollée umístil vzadu vozu. Rám zavěsil na velmi dlouhá a pružná pera nade všemi čtyřmi koly; to vedlo k pohonu kol Gallovým řetězem, který bylo možno podle potřeby i napínati vzdálením zadní nápravy (pomocí šroubu) nebo zvětšením průměru ozubených kol (která Bollée nazýval roztažitelnými koly).

Tento jeho vůz z r. 1873, nazývaný „L´Obeissante“ (Poslušná), vážil 4800 kg, měl 12 míst, sílu 15 ks, maxim. rychlost 40 km, cestovní 15 km/hod. a vyjížděl lehce stoupání i 12ti procentní. Na žádost vynálezcovu úřady mu daly – a to ochotně – povolení k jízdám v departementu Sarthe. Ale už r. 1875 žádá Bollée o povolení k cestě do Paříže, které dostal, neboť ministr veřejných prací, súčastniv se sám vyjížďky ve voze, žádost podporoval. L´Obeissante vykonala cestu z Le Mans do Paříže 230 km dlouhou za 18 hodin, čítajíc v to všechny zastávky. V Paříži vůz učinil sensaci. Tisk chválil, že „nečiní hluku, okamžitě se zastavuje, jede vpravo i vlevo a otáčí se na místě s obdivuhodnou přesností“. Výborný státní inženýr H. Tresca, člen poroty světových výstav v Paříži r. 1867 a ve Vídni r. 1873, v podrobném referátu Akademii věd praví: „Nepochybujeme, že (tento vůz) znamená vážný, ne-li rozhodný pokrok v dějinách parní dopravy.

R. 1876 Bollée sestrojil s Dalifolem, pařížským slévačem, *parní tramvajový vůz* o 50 místech pro pařížskou omnibusovou společnost. Zde byl kotel vpředu a topení se dálo automaticky. Všechna čtyři kola byla zároveň nosná, poháněcí i řídící, t. j. každé bylo montováno na svislém čepu. Vůz jezdil na kolejích, ale mohl podle vůle řidičovy z nich kdykoli vyjeti a zase do nich se vrátit. Kola byla hnána hřídeli s kardanovými klouby. Vůz dobře fungoval, ale byl příliš těžký pro koleje tehdejší tramvaje, a společnost jej vzala brzy z dopravy, předstírajíc, že plaší koně.

R. 1878 Bollée konstruuje svou *La Mancelle,* lehký vůz tvaru „victoria“, který má kolmý motor vpředu, podélný hřídel působící na diferenciál kuželovým ozubením, řetězy a napínače řetězu. Jeho rychlost byla v rovině 35 km, průměrná 28 km. Vůz tento – předveden příštího roku ve Vídni – měl i tam znamenitý úspěch. Bollée dodal dopravní společnosti omnibus o 40 místech a r. 1879 silniční lokomotivu *Marie Anne,* největší do té doby, neboť vážila 20 tun a v rovině utáhla 150 tun. Měla šest kol, z nichž čtyři byla hnací. Tento obr - byv koncem října 1879 několik dní zkoušen z nařízení ministerstva války s úspěchem důstojnickou komisí - vykonal v listopadu cestu z Le Mans na místo svého určení do Ax-sur-Ariege, 760 km v 74 hod. 14 min. čisté jízdy. Cesta trvala ovšem 27 dnů, neboť všude ve městech byl vůz vystavován na žádost přečetných zájemců a úřadů obcí, které marně žádaly o zavedení železniční dopravy. Neméně než 33 žurnálů v krajích, kudy Marie Anne jela, hlásalo její slávu. R. 1880 Bollée postavil La Nouvelle, vůz vážící 3200 kg, jenž měl průměrnou rychlost 28 km a maxim. 45 km, sílu 15 ks a největší (zaznamenanou při jízdě do vrchu) 30 ks. Tento vůz se po 15 letech (1895) súčastní závodu Paříž-Bordeaux-Paříž, jehož 1200 km ujede za 90 hod., ač kus plátna, dostav se do stroje, způsobil těžkou poruchu.

Bollée získal nejen důvěru, nýbrž i zakázky soukromníků; r. 1878 dodal továrníkovi Koechlinovi vůz typu Mancelle, r. 1880 postavil pro amatéra v Le Mans vůz La Rapide, jehož zadní osa, opatřená diferenciálem, byla přímo – bez řetězů – poháněna ojnicemi a klikami. Vůz dosahoval rychlosti 53 km, ale na špatných silnicích mechanism velmi trpěl. Konečně r. 1885 postavil veliký mail-coach pro markýze de Broc. Nádherně vypravený vůz stál sice 35.000 fr., ale jezdil pravidelně ještě v prvních letech tohoto (20. *pozn. red.*) století.

Bolléeova „La Mancelle" z r. 1878.

Amédée Bollée otec jest nejen z největších, nýbrž i z nejušlechtilejších postav moderního automobilismu. Ač sám předbojník páry, dovedl pochopiti i uznati význam benzinového motoru a práci konstruktérů na tomto poli. Tak píše svému příteli p. Lockertovi: „Objevení se benzinových motorů mi dává tušiti vhodnější rozřešení problému lehkých vozů. Tleskám z celého srdce úspěchům konstruktérů, kteří uměli rozšířiti jejich (benzin. motorů) užívání." A tomuto smýšlení věren, zkonstruoval pro závod Paříž-Marseille r. 1896 i benzinový vůz, na němž pod čís. 20 startoval jeho syn Amédée, jenž naraziv na vichřicí vyvrácený strom, rozbil vůz a musil se vzdáti.

Amédée tím bezděčně prohrál i závod svému bratru Léonovi, jenž startoval na voiturettě vlastní konstrukce. Léon totiž nalezl trosky bratrova vozu a domníval se, že se zabil. Hledal ho dlouho po dvorcích u silnice; konečně ho nalezl zdravého. Ale ztratil tím celý svůj náskok.

Zásluha A. Bollée o vývoj automobilové konstrukce je znamenitá, i když béřeme v úvahu jen jeho hlavní vynálezy: řízení se dvěma čepy, disposice moderního vozu, použití příčných kardanů pro řídící a hnací kola, použití podélného kardanu k přenášení hnací síly vozu na připřažený tendr (u lokomotivy Marie Anne). Amédée Bollée zemřel r. 1916 ve věku 82 let, dočkav se úspěchů svých synů v automobilovém průmyslu a úplného vítězství automobilismu i principů, které do něho vnesl.

Z galerie Aerovek

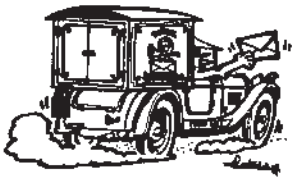


Foto Aerovky je z roku 1963, majitelem vozu v té době byl p. Miloš Prudík. Vyučil se v Jawa servisu, firma „Skácelík Emil, Auto-moto-opravna všech značek, Brno, Olomoucká ul. č. 5".

Aerovku koupil v Prštících v r. 1962, byla rozložena na díly, vlastnoručně sestavil a zprovoznil. Výdřevu opravil p. Vojtěch Dohnal, povoláním karosář. Asi v r. 1965 Aerovka změnila majitele a přesídlila do Blanska. Jméno nového majitele si p. Prudík již nepamatuje. Vůz jezdil pod SPZ OZ-86-47.

Pokud by někdo z čtenářů Aerovkáře věděl něco bližšího o osudu této Aerovky, dejte vědět redakci.

Pozn.: Aerovka má neoriginální nárazník, který v té době montovala řada majitelů Aerovek (myslím, že tento typ nárazníku pochází z automobilu Praga. Nejsem si jist, ale na Aerovku „pasoval"). Navíc má směrové šipky podle tvaru a rozměru zřejmě Pal.

Petr Klusák

Pozn. red.: Směrovky jsou na fotografii špatně viditelné (tmavší obdélníčky pod klikami dveří). V době výroby této aerovky se používaly směrovky zapuštěné v místě těch na fotu. Je však možné, že tato aerovka měla původně na blatnících blinkry, které se používaly na „cinkáčích". Podle hranatého okna, „hřebínku" na masce a velkých reflektorů, se dá usuzovat na vůz vyrobený možná již v r. 1934.

– JK –

AERO – SIMCA. I toto zná historie ...

... ještě jednou

Redakci Aerovkáře se ozval pan Miloš Schütz ml. po přečtení článku o svém otci, zveřejněném v minulém čísle.

„Po telefonickém rozhovoru Vám posílám mailem fotografii plakety, kterou můj otec zřejmě získal s vozem Aero 30, startovní číslo 44, na Zimní automobilové soutěži AKRČS v roce 1938.

Pozn. red.: Pro dokreslení motoristických aktivit svého otce zaslal p. Schütz i plaketu z motocyklové soutěže 1937.

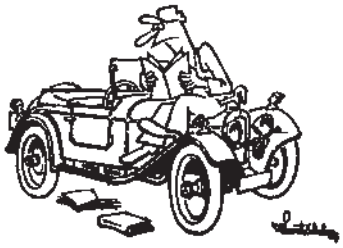
Účastnila se aerovka atentátu na Heydricha?

Mercedes-Benz W142– foto po atentátu.

Výsadkáři Kubiš a Gabčík se měli dovědět ještě jiným způsobem, zda Heydrich jede sám nebo s policejním doprovodem. Před jeho vozem měla projet zatáčkou otevřená aerovka a v ní měla vedle řidiče sedět slečna R. Fafková. Kdyby měla klobouk na hlavě, znamenalo to, že Heydrich jede s doprovodem, kdyby byla prostovlasá, znamenalo to, že jede sám. Z dostupné dokumentace nelze zjistit, stalo-li se to tak nebo ne.

Informace je z knihy „Bomba pro Heydricha“, vyd. Praha 1970. Petr Klusák

Pomník v místě atentátu.

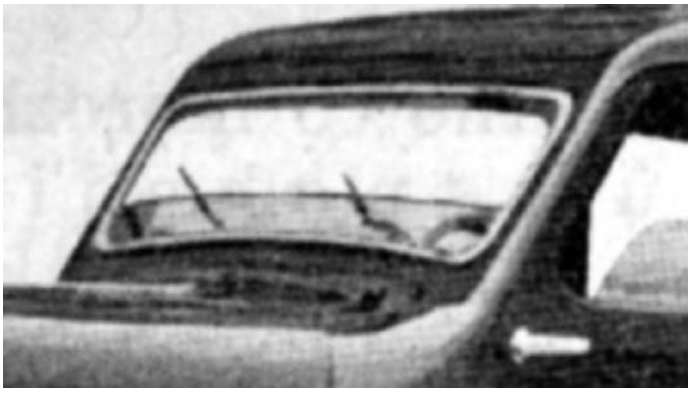


Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 16 – Detaily limusiny z r. 1936.
str. 17 – Porovnávací tabulka svíček.
str. 17 - 18 – Firma SCINTILLA.
str. 18 – Lepení výdřevy aerovek.
str. 19 - 20 – Demontáž kulového kloubu. Zapalování A 30 a A 50.
str. 21 – Vůle zadní poloosy u A 30 a A 50.
str. 22 – Seznam archivních výkresů A 500 až A 1000.
Výkresy obhospodařuje Karel Šebesta!
str. 23 – Z historie STK - 2. část. Inzerce.

Detaily limusiny z r. 1936.

V Aerovkáři č. 1/2019 je na str. 11 popis „Nová limusina Aero 30 HP“; za povšimnutí stojí umístění dvou stěračů, které při montáži výklopného rámu čelního skla procházejí sklem a jsou ovládány dvěma motorky. P. Klusák



Vyjádření red.: Vždy mám radost, když se čtenáři ozvou s připomínkami k uvedeným článkům. Svědčí to o tom, že Aerovkáře čtou a že si všimnou i nejasností.

V tomto případě se jedná o novou limusinu představenou veřejnosti počátkem r. 1936. Jenže první zmínka o výklopném rámu předního okna je až z 5.4.1937 (viz výkres L 5265 Sestava výklopného rámu). V archivu nejsou výkresy jedno-

tlivých součástí okna a na sestavě není odvolání na žádný předchozí výkres. Znamená to, že představená limusina pravděpodobně ještě výklopný rám neměla. Při zvětšení detailu fotografie by musel být aspoň částečně viditelný šroub mechanizmu vyklápění. Tmavší pás, který se táhne přes dolní část skla je asi v průhledu viditelné stažené boční okno (jako u levých dveří).

Stěrače se zdají být tak krátké, že jsou snad zvednuté? Ze zvětšené fotografie se zdá, že u řidiče je ve skle osazen motorek a na jeho ose je stěrač. To znamená, že motorek je jeden a stěrače jsou propojeny drátovým táhlem V průhledu je vidět volant, ale kdyby byl motorek na skle jako u otevřeného vozu, musel by volant zčásti zakrývat.

U limusiny mod. 1939 byly otočné body v čalounění nad výklopným oknem. Motorek byl jeden (nad řidičem). Také na jeho ose byl stěrač, který byl s tím druhým obdobně propojen drátovým táhlem vně okna.

Doufejme, že se ozve někdo z čtenářů, kdo vlastní limusinu z tohoto roku výroby a upřesní, jak to ve skutečnosti bylo.

Na snímku interiéru této limusiny (foto v minulém čísle) si můžeme všimnout ještě další zajímavosti. Opěradla předních sedadel nemají madla nebo jsou očalouněná. To je však velmi nepraktické při zvedání sedadla.

– JK –

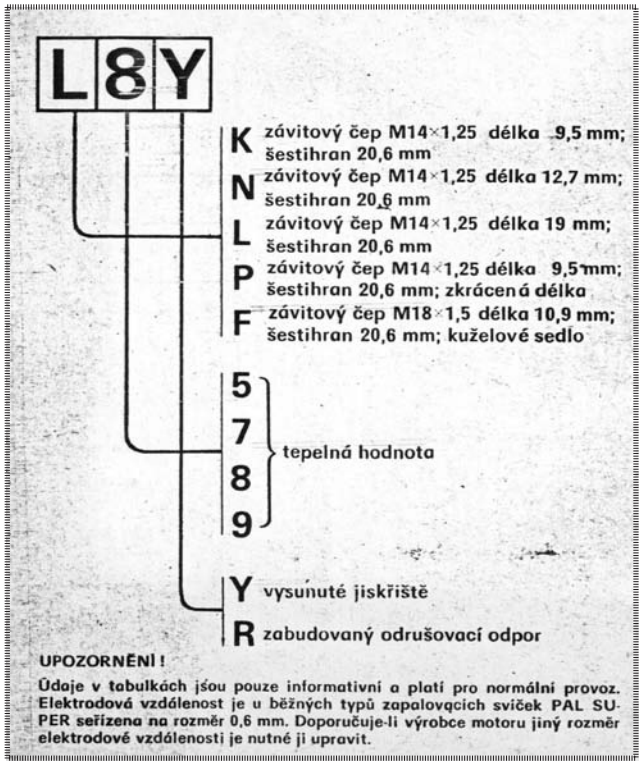
Porovnávací tabulka svíček

Přikládám tabulku svíček (téma notoricky známé), ale jsou zde uvedeny přesné rozměry jednotlivých provedení.

Petr Klusák

Porovnávací tabulka a systém značení

BOSCH	PAL SUPER	CHAMPION	PAL SUPER
W145T1	N5	L - 5	N8
W145T2	L5	L - 81Y	N9Y
W145T30	L5Y	L - 82Y	N8Y
W145T35	N5Y	L - 85	N7
W175T1	N7	L - 92Y	N7Y
W175T2	L7	L - 95Y	N5Y
W175T30	L7Y	N - 2	L9
W175T35	N7Y	N - 4	L8
W200T30	L8Y	N - 5	L7
W200T35	N8Y	N - 6Y	L8Y
W215T30	L8Y	N - 7Y	L8Y
W225T1	N8	N - 8Y	L8Y
W225T2	L8	N - 9Y	L7Y
W225T30	L8Y	N - 11Y	L7Y
W240T1	N9	N - 12Y	L7Y



Firma SCINTILLA

Pro zajímavost – Scintilla v překladu z latiny znamená Jiskra.

V Aerovkáři č. 2/2019 je uveden na str. 17 „Seznam service – stanic SCINTILLA“. V tomto seznamu figuruje p. Josef Vitovský, zastoupení fy Scintilla. Přikládám dobovou reklamu s poznámkami a dále prospekt Magnetky Scintilla.

Podle živnostenského rejstříku Okresního úřadu Uherské Hradiště, byla pod poř. č. 204 povolena dne 27.6.1934 živnost „Obchod elektronickými potřebami“ Josefu Vitovskému, nar. 1881 v Ostrožské Nové Vsi, a to na domě Františkánská čp. 134.

Firmu dne 17.7.1945 převzal syn Jan Vitovský, který podnik dne 9.9.1947 složil.

Jan Vitovský je uveden také jako zástupce fy Scintilla ve Zlíně-Prštném.

Reklama z r. 1936

Reklama z r. 1940

ZASTUPITELSTVÍ

EVROPA.

*SOLOTHURN. SCINTILLA akciová společnost pro Švýcary a zde neuvedené země.
*PRAHA-KARLÍN. E. ACKERMANN, gen. zást. fy SCINTILLA akc. spol., Palackého 14.
VARŠAVA. Dom Handlowy „PROLABOR", Marszalkowska 40.
*VÍDEŇ (I). Oesterreichische BROWN-BOVERI-WERKE A.-G., Kolowratring 10.
Dílny a drobný prodej: LAMBERT SIEGL, Nussdorferstrasse 57 (Einfahrt Pulverturm 3) Vídeň IX.
*BERLÍN-HALENSEE. MAGNET-ZENTRALE BERLIN, Lander & Vogel (dílny a drobný prodej) Nestor-Strasse 37/40.
*KOLÍN n. R.-EHRENFELD. Wilhelm NEUMANN, Venloerstrasse 193.
*ŠTUTTGART. O. EBERT & NEU, Ingenieurbureau, Rotebühlstrasse 115.
*ŠTOCKHOLM. Georg HJORT & Cie., Rädmansgatan 17.
KODAŇ. NORDISK BROWN BOVERI, 24—26, Krystalgade.
HELSINGFORS. O. Y. SUOMALAIS-SVEITSILAINEN TEOLLISUUSKONTTORI, FINSK-SCHWEIZISKA INDUSTRIBYRA A/B, Robertsgatan 6. Lok 8.
*LONDÝN. SCINTILLA Ltd., 331 Euston Road, N. W. 1.
*PAŘÍŽ. Jules FOURNIER, zástupce fy SCINTILLA akc. spol., 3, Rue Charcot, NEUILLY-SUR-SEINE.
*BRUSEL. Alphonse BIRON, zástupce fy SCINTILLA akc. spol., 72, rue Armand Campenhout.
*TURIN. Inž. Carlo LISCO, zástupce fy SCINTILLA akc. spol., 15, Via Cernaia.
*MADRID. Sociedad Espanola de Electricidad BROWN BOVERI Gran Via, 21—23.
*ROTTERDAM. N. V. ELECTRICITEITS MAATSCHAPPIJ ELEKTROSTOOM, Postbus 301.
*LYON. Pierre ROBIN, 295, Avenue Jean-Jaurès.
PORTO. PINTO BASTO & LEITE Lda., Rua dos Heroes de Chaves 369 (pro severní Portugalsko).
LISSABON. SOCIEDADE COMERCIAL LUSO AMERICANA Lda., 34 Rua Actor Tasso (pro jižní Portugalsko)

AMERIKA.

*NOVÝ YORK City N. Y. AMERICAN BROWN BOVERI ELECTRIC CORPORATION, Broadway 165.
*SIDNEY (Nový York). SCINTILLA MAGNETO COMPANY INC.
*CHICAGO (Ills). SCINTILLA MAGNETO COMPANY INC., Marquette Building, Room 910.
*BUENOS-AIRES. CIA. IMPORTADORA SUIZA-SUD AMERICANA, Callao 745.
CALLAO (Pérou). „EL VULCANO" Cia Ldta., The Vulcan Iron Works Co., Ldt.
GUATEMALA. J. JRIGOYEN, 21, Avenida del Hipodromo.
GUAYÁQUIL (Ecuador). Victor JANER, Garages „ESPANA", Boulvard 9 de Octubre.
POINTE-A-PITRE (Guadeloupe). Pierre LANGLOIS, 31, Rue d'Arbaud.

AFRIKA.

*ALŽÍR. L. VEUVE, PÉREZ & Cie., Rampe Chasseriau Agha-Port.
*CASABLANCA. REUTEMANN & BORGEAUD, Auto-Tourisme, 21, 23, 25, 27, Route de Médiouna.
KAIRO. ÉGYPTO-SWISS AUTOMOBILE IMPORTS, 29, Avenue Fouad Ier.
TANANARIVE. Robert DUCROCQ, 6—8, Rue Amiral Pierre.
SOMBA (Nyassaland). Zástupce pro střední Afriku C. B. KAYES.

ASIE.

OSAKA (Japonsko). THE NICHIZUI TRADING Co., Ldt.
ILOILO (Filipiny). Oscar SCHMID, 5 Calle Ortiz.
SINGAPORE. WEARNE BROS, Ltd. Malayan Motors, 209/212 Orchard Road.

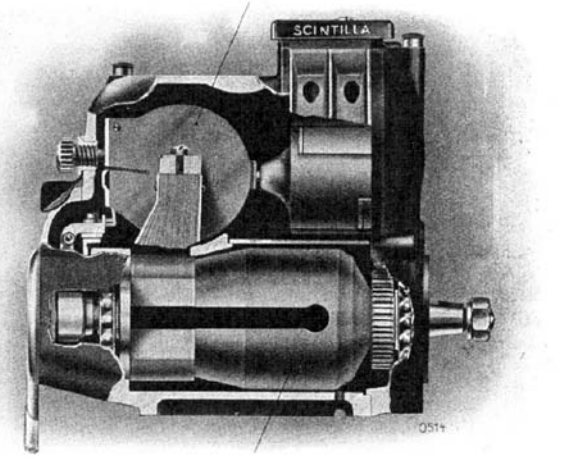
AUSTRALIE.

SYDNEY. Marshall Wood. G. R. O. Box 10.
WELLINGTON (Nový Zéland). CYCLE MOTORS AND SUPPLIES Ldt.

V místech označených * nacházejí se odborné dílny jakož i sklady náhradních dílů.

MAGNETKA SCINTILLA

NEPOHYBLIVÁ CÍVKA



OTÁČIVÝ MAGNET

PRINCIP.

Na rozdíl od dosavadních magnetek, *otáčí se* u této magnetky nejméně citlivá součástka, to jest permanentní magnet, kdežto díly elektrického ústrojí, jako přerušovač s kontakty, primární a sekundární cívka, kondensátor a sběrač proudu jsou *nepohyblivé*.

Zvláštnost magnetky SCINTILLA spočívá tudíž v úplném obrácení dosud použitého principu. Dík této důvtipné úpravě docílilo se značných výhod.

Připravil Petr Klusák

Lepení výdřevy aerovek

V Aerovkáři č. 3/2017 na str. 21 zmiňuje p. Wagner v souvislosti s opravou výdřevy karosérie „legendární" lepidlo „Epoxy" (dříve vyráběné a dodávané v omezeném množství nár. podnikům pod názvem „Upon"). Konzultoval jsem vhodnost tohoto lepidla pro opravu karoserie s odborníky firmy VEBEL, kteří Epoxy pro tento případ nedoporučují s odůvodněním: Epoxy při dlouhodobém účinku tepla (např. vozidlo stojící celý den na místě při výstavách a různých veteránských akcích) začíná měknout při teplotě cca od 90 °C. Tento stav je nevratný a spoj ztrácí trvale svoji pevnost. Doporučili lepidlo „RAKOLIT" s tvrdidlem. Přikládám „charakteristiku" tohoto lepidla.

Petr Klusák

Pozn. red.: *Z prospektu RAKOLL jsou níže uvedeny jen základní informace.*

Vlastnosti

RAKOLLIT 80 + Härter WS 1 je 2-složkové lepidlo na bázi umělopryskyřičné vodní disperse ve spojení s isokyanátem jako zesíťovadlem.

RAKOLLIT 80 + RAKOLLIT-Härter WS 1 drží velmi dobře na dřevě, dřevěných dílech i různých umělých hmotách. Na základě prosíťování vytváří RAKOLLIT 80 + Härter WS 1 spojení s velmi vysokou dlouhotrvající pevností a vodoodolností.

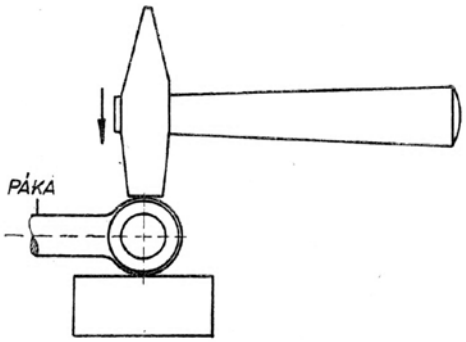
Pro tuto směs je vystaven i KOMO-Certifikát.

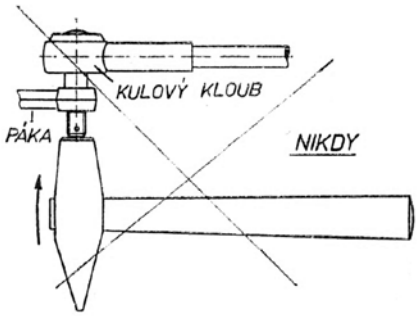
Použití

- lepení laťovky a bloků z tvrdého dřeva při velkém pnutí a vysokém požadavku na vodoodolnost
- lepení oken a dveří a další spojování dřeva, které je vystaveno povětrnostním podmínkám
- plošné lepení dýhy, lepení dýhovaných desek
- zdvojování plošných surových desek
- lepení druhů borovice s vyšším obsahem smůly

Demontáž kulového kloubu.

V Aerovkáři č. 1/2019 je uveden způsob demontáže kulového kloubu předního kola. Přikládám skicu, kde je uvedena lepší varianta, při níž je vyloučeno poškození dříku kloubu. Nejvýhodnější je ovšem použití speciálního stahováku, který lze zhotovit úpravou sériově vyráběného stahováku pro vozy Škoda 105 a Favorit.





Na jednu stranu oka páky přiložíme kladivo (či kovovou kostku) a ze strany opačné do oka silně uhodíme. Napružením materiálu oka páky kužel „odskočí“.

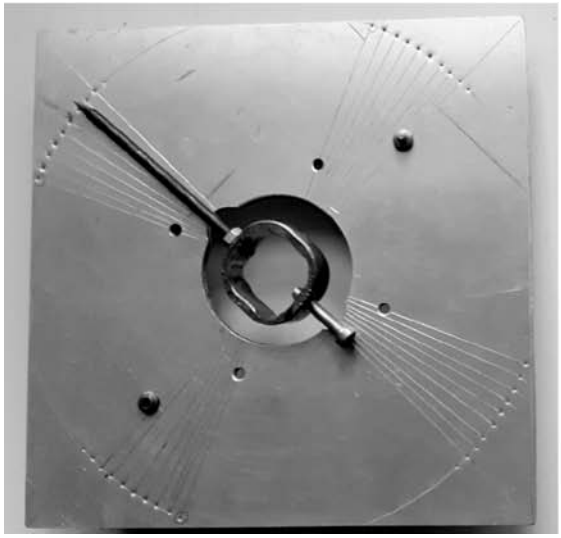
Petr Klusák

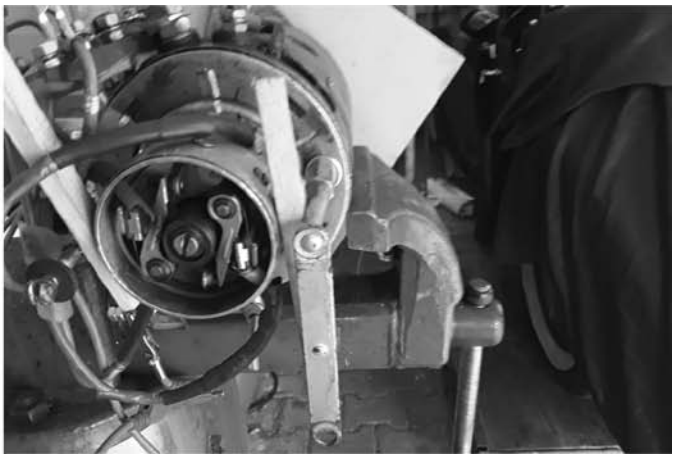
Trochu polemiky o zapalování třicítek a padesátek,

jako dodatek k předchozímu pěknému článku Pepíka Kňourka.

Úvodem chci zdůraznit, že nejsem žádný profesionální expert, ale s dvoutakty jsem od útlého mládí vyrůstal. Počínaje Pionýrem 1961 přes různé terénní a soutěžní motocykly do roku 1989. Od této doby jsem chytil Aerovirus a padesátka, visící v garáži u stropu jako krokodýl v Brně, byla uvedena do provozu. Takže moje údaje jsou čistě subjektivní a vztahují se hlavně na mnou používaná vozidla.

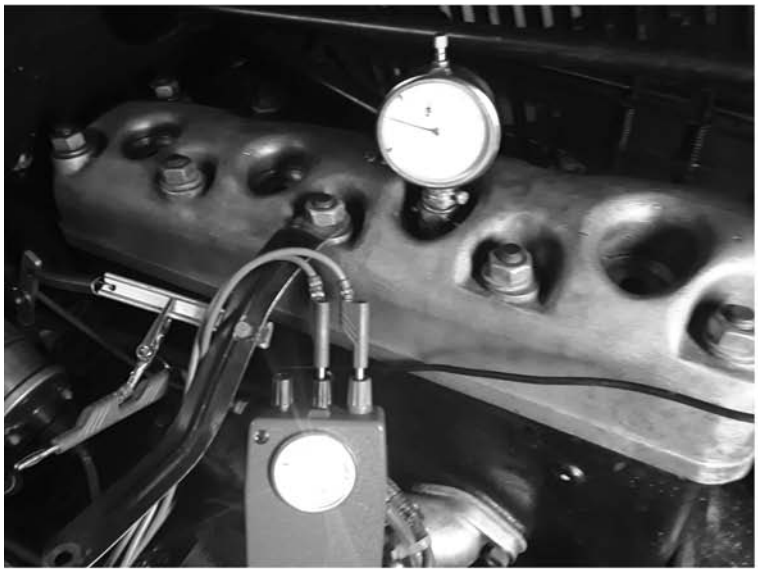
Problematika zapalování je mnohostranná. Údaje výrobců jsou jakýmsi průměrem. Vím, že i „moderní“ motory sedmdesátých let (Alfa Romeo, motory 105), vyžadují odchylné hodnoty nastavení od firemních údajů, nastaveni předstihu.

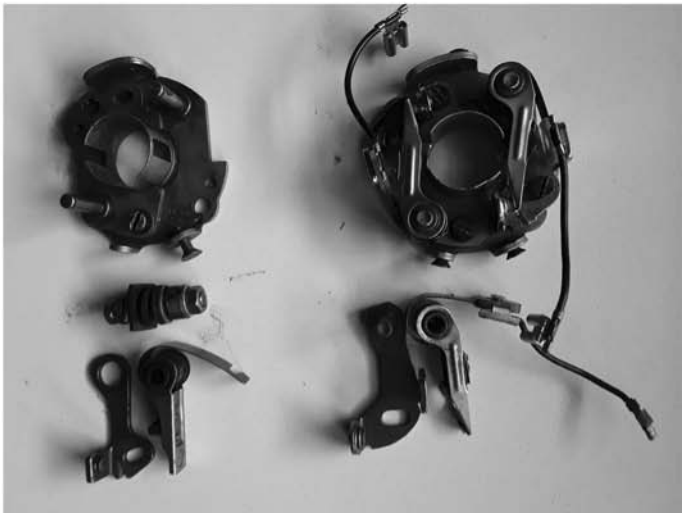




Tato skutečnost je u aerovek ještě markantnější. Velmi mnoho faktorů ovlivňuje nastavení předstihu: stav motoru, komprese, seřízení karburátoru, kvalita benzínu, počasí a možná i poloha měsíce.

Má aerovka je z první série, tedy mechanické brzdy a zapalování vlastně 2 x A 30. Považuji toto provedení za lepší než rozdělovač. Ovšem za předpokladu, že všechny komponenty jsou dobré kvality. Nevýhodou je obtížné nastavení. To jsem vyřešil tím, že jsem vyrobil úhlovou destičku, kterou přišroubuji na demontované dynamo a na hřídel přidělám ukazatel úhlové polohy. Pak se zapojí průchodová kontrolka na kontakty, které se právě seřizují. Až jsou všechny 4 kontakty přesně po 90° nastaveny, namontujeme dynamo, nastavíme zhruba předstih; máme jistotu, že všechny válce pálí stejně a teď už jen najdeme předstih při kterém to jede nejlíp. Tuto polohu aretuji. Padesátka nepotřebuje změnu předstihu během jízdy. Já vím, teď se ozve hejno odborníků s opačným názorem. Ty odkazuji na první odstavec tohoto článku. Navíc je páčka předstihu velmi lákavá pro různé diváky, hlavně mladší. Problémy s kontakty jsem vyřešil zakoupením kontaktů Bosch KS650. Předělal jsem upevnění kontaktů, které není náročné (viz foto) a v případě zachování originality je možné nosiče kontaktů vyrobit nové. S tímto provedením jezdím již mnoho let bez problémů. Vím, že toto provedení u padesátek téměř neexistuje, ale dá se použít i u třicítek.





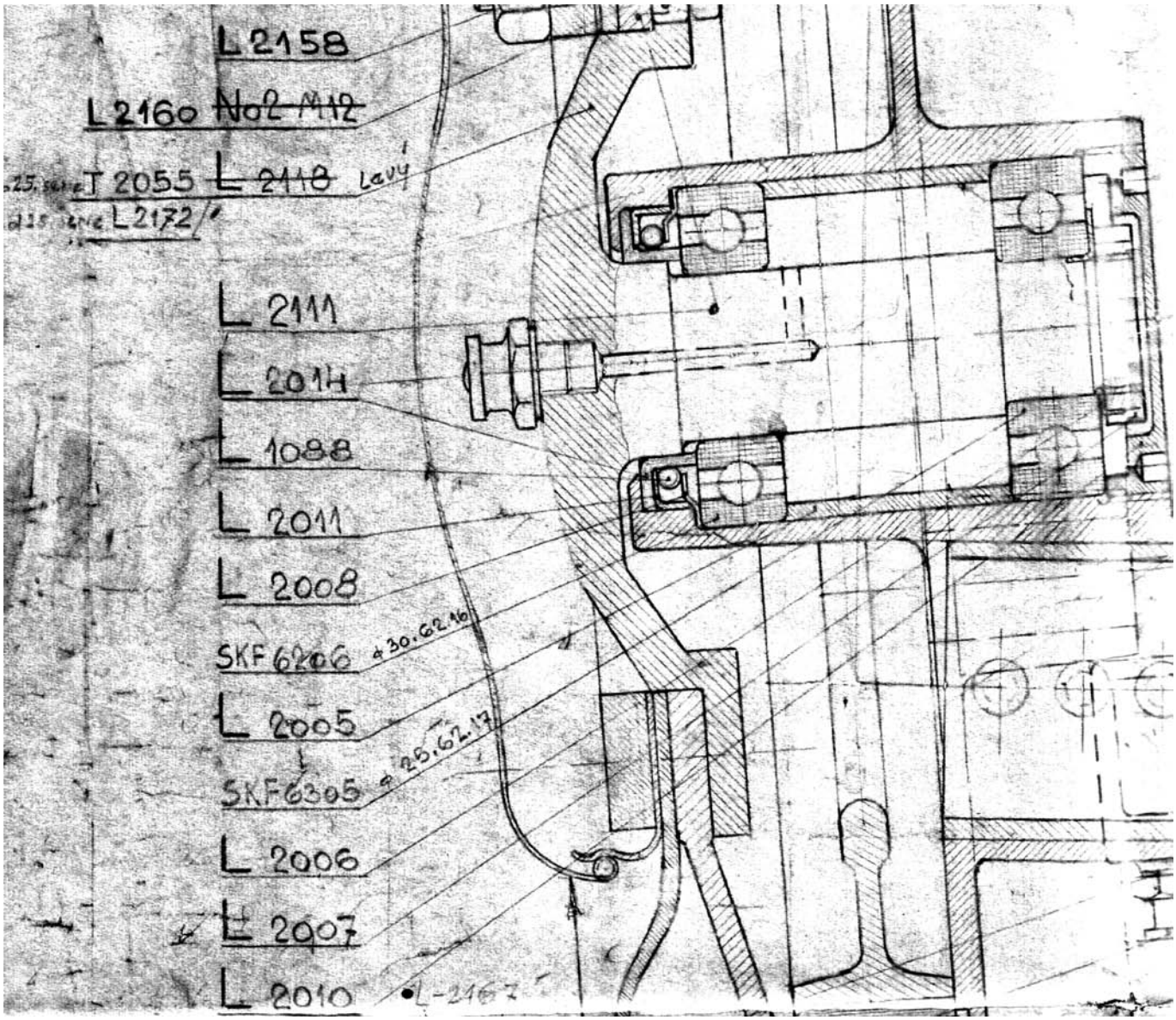
Většina padesátek jezdí s rozdělovači různého stavu i původu. Hodně se používají rozdělovače ze škodovek. Je třeba si uvědomit, že u čtyřtaktu se rozdělovač točí poloviční otáčkami než jako u dvoutaktu. Co na to říká odstředivý regulátor, který je stejně nastaven na úplně jiný motor? Navíc jsou tyto rozdělovače většinou dosti ojeté a všechny vůle, počínaje úhlovým náhonem, se sčítají a nakonec je z toho štěrchátko. Že s tím aerovky jezdí, svědčí o kvalitě dvoutaktu, ale rozhodně se to projeví na životnosti.

Samozřejmě, nová doba přinesla elektronické řešení, ale to je jiná kapitola.

Tak ať to všem a ve všech situacích dobře pálí! Franta Budinsky

Vůle zadní poloosy u A 30 a A 50

Montáž zadních poloos u A 30 (A 50) mi vždy připadala natolik jednoduchá, že jsem ji v Technické rubrice zatím opomíjel. V poslední době si nezávisle na sobě již několik aerovkářů postěžovalo na velkou vůli poloosy. Myšlena je vůle svislá, která přechází až v nepříjemné klepání za jízdy.



Pozorně si prohlédněme výkres sestavy. Velký kroužek ložiska 6206 (ložisko blíže k maznici) leží pevně na osazení ve vnějším náboji polonápravy (číslo na výkresu není uvedeno). Dále na tento kroužek přiléhá rozpěrná vložka ložisek L 2005, na kterou doléhá velký kroužek ložiska 6305. To vše je pevně zajištěno víčkem náboje L 2010. Malý kroužek ložiska 6305 leží na osazení talířového čepu náboje (poloosy) L 2172 a je pevně dotažen pojistnou maticí vnitřního ložiska L 2007 (s pojistkou matice L 2006). A nyní se soustřeďme na malý kroužek ložiska 6206. Ten je nasazen na poloose L 2172, ale není nijak upevněn. To je běžná praxe v konstrukci. Pokud by byl i tento kroužek ložiska zajištěn pevně, např. další rozpěrnou vložkou, hrozilo by zablokování poloosy v ložiskách. Tolik k popisu sestavy.

Při montáži poloosy se běžně postupuje tak, že se do vnějšího náboje polonápravy vloží gufero, ložisko 6206, rozpěrná vložka L 2005 a ložisko 6305. Poté se vše zajistí lehce dotaženým víčkem L 2010 a teprve potom se do sestavení zasune poloosa L 2172. Ta většinou jde naklepnout gumovou paličkou (při odšroubované maznici). Víčko L 2010 se následně vyšroubuje a osadí se matice L 2007 s pojistkou L 2006, která pevně dotáhne malý kroužek ložiska 6305. To vše se nakonec dotáhne víčkem L 2010.

Proč popisuji tak podrobně triviální sestavení poloosy? Hlavně proto, že málokoho napadne před montáží zkusit nasadit ložisko 6206 na poloosu. Pravděpodobně při výměně poloosy nebudeme mít k dispozici poloosu novou, ale už použitou. Již jsme si řekli, že malý kroužek ložiska 6206 není na poloose nijak zajištěn. Z toho vyplývá, že na poloosu musí být naražen. Nikdy nesmí být na poloose volný. Výrobní tolerance obrobení poloosy v místech malých kroužků obou ložisek je +0,001 až +0,010 a výrobní tolerance otvorů malých kroužků ložisek je +0 až -0,010. Nejde o nalisování, ale o poměrně pevné nasazení.

Konečně jsme u problematické vůle. Když je malý kroužek ložiska 6206 volný, je jen otázkou času, kdy se poloosa v tomto místě vyklepe ještě víc. Pochopitelně nemá smysl měnit ložiska. Snad pomůže tvrdochróm a následné opracování ve výrobní toleranci. Nemám zkušenosti s tím, kde je možné tvrdochróm použít. Uvítal bych, kdyby se k tomu vyjádřil někdo se zkušenostmi v této oblasti.

Použít moderní lepidlo bych se obával. Při lepení poměrně velké plochy by mohl být problém s rozebráním.

Pozn.: V popisu se snažím používat názvy součástek tak, jak jsou uvedeny v dobovém katalogu, včetně čísel. – JK –

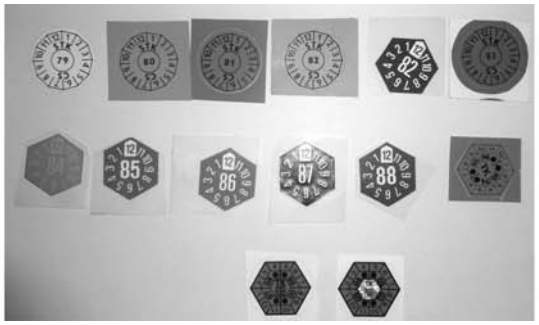
Ae-A	1	hřídel motoru A 500	8 9 1930
Ae-D	1	blok dvouválce 1 L	7 3 1933
Ae-D	2	přední část motor. skříně	10 5 1933
D	3	střední část motor. skříně	10 5 1933
Ae-D	2,3,4	3dílná motorová skříň 2válc. motoru	31 8 1931
A	4	šroub klikového čepu	19 12 1928
D	4	zadní část motor. skříně	10 5 1933
Ae-A	5	ojnice	12 12 1928
D	5	hlava dvouválce 1 L	31 8 1931
Ae-D	6	přední díl klikového hřídele	29 3 1933
D	7	1. střední díl klikového hřídele	29 3 1933
Ae-A	8	pouzdro oka ojnice	13 12 1928
Ae-D	8	2. střední díl klikového hřídele	29 3 1933
Ae-D	9	zadní díl klikového hřídele	29 3 1933
Ae-A	10	pístní čep	24 9 1929
A	10a	pístní čep	nový
Ae-A	11	píst	20 7 1928
Ae-A	12	válec motoru	3 12 1928
Ae-A	13	hlava válce	5 12 1928
D	14	příruba ložiska setrvačníku	14 3 1933
Ae-A	15	přední půle motor. skříně - překresleno	
Ae-A	15	přední půle motor. skříně	10 12 1933
Ae-D	16	střední šroub klikového hřídele	22 3 1933
Ae-D	17	krajní šroub klikového hřídele	22 3 1933
Ae-A	18	setrvačník	20 8 1929
Ae-A	19	matka setrvačníku	13 12 1928
A	20	matka klikového hřídele	13 12 1928
Ae-D	20	přeruš. vačka zapalování - dvouvačka	20 3 1933
Ae-D	20	přeruš. vačka zapalování - jednovačka	21 3 1933
A	21	klín setrvačníku	13 12 1928
Ae-D	21	váleček přerušovače	22 3 1933
Ae-D	24	těsnění hlavy a bloku	13 4 1933
Ae-D	25	těsnění výfukového kolena	13 4 1933
Ae-A	33	vnější kužel spojky	1 12 1928
Ae-A	35	spojkové obložení	10 1 1929
Ae-A	36	kloub Hardyho spojky	5 2 1932
Ae-D	36	píst motoru 1000 cm3	21 10 1947
Ae-A	37	pouzdro kloubu Hardyho spojky	14 12 1928
Ae-A	38	pouzdro kloubu Hardyho spojky	14 12 1928
Ae-A	38a	pouzdro kloubu Hard. spojky	5 2 1932
D	40	koleno výfuku 2vál. 1L	20 6 1933
Ae-D	45	sestava motoru 1L	16 4 1933
Ae-A	65	pero spojky	10 1 1929
Ae-A	69	vnitřní kůžel spojky	10 1 1929
Az	116	píst dvouválec 750cm3	15 2 1932
Ae-A	131	přerušovací vačka zapalování motor jednoválcový	8 2 1933
Ae-A	132	přední vidlice Hardy. kloubu	16 6 1933
Ae-A	133	pouzdro před. vidlice Hardy kloubu	6 12 1932
A	301	blok dvouvále 662cm3	28 3 1931
Ae-A	302	hlava motoru	21 1 1931
Ae-A	303	spodní skříň	24 3 1931
Ae-A	304	přední část hřídele	19 3 1931
Ae-A	305	levá střední část hřídele	19 3 1931
Ae-A	306	pravá střední část hřídele	19 3 1931
Ae-A	307	zadní část hřídele klikového	19 3 1931
Ae-A	308	ojnice	12 12 1930

Z historie STK (Státní technické kontroly)

2. pokračování.

Aero v STK …, ale i jiná vozidla!

První technické prohlídky se na Chodovci začaly provádět v roce 1979 a souběžně s nimi se prováděla kontrola kvality a životnosti vozidel Avia po generální opravě a provozní zkoušky autobusů Karosa, Škoda atd.. Mezi prvními, kteří museli navštívit STK, byli motoristé, kterým při silniční kontrole příslušník VB odebral Osvědčení o technické způsobilosti (malý techničák) a do dokladu o jeho zadržení napsal požadavek o provedení technické prohlídky v STK před jeho opětovným vrácením. K této praxi se před pár lety Ministerstvo dopravy opět vrátilo zavedením Technických silničních kontrol…. Na technickou prohlídku musel s vozidlem přijet jeho majitel. Když to bylo podnikové vozidlo, musel mít řidič doklad o tom , že je zaměstnancem (třeba razítko v občanském průkazu). V úplných začátcích se tyto prohlídky dělaly zdarma, od roku 1978 byly zpoplatněny. Například pravidelná prohlídka motocyklu stála 25,- Kčs, přívěsu 60,- Kčs, osobní automobil 75,- Kčs, autobusy a nákladní vozidla 120,- Kčs a opakovaná prohlídka byla za 15,- Kčs.



Pokladní strojek a kontrolní nálepky.

První kontrolní nálepky, které se lepily na registrační značky, tehdy SPZ, mají vyznačen rok 1979 a byly kulaté, barvy bílé a nic se na nich nevyznačovalo, rok platnosti byl vytištěn uprostřed a měsíc určovala nejvyšší poloha čísla daného měsíce. Každý rok měl jinou barvu. V roce1982 byly změněny na tvar šestihranu, a to z důvodu úspory samolepicí folie dovážené za devizy ze západního Německa!

Pavel Ferro

Soudobá inzerce

Zdravím Aerovkáře.
Na počest 100 let Aerovky a 90 let od zahájení výroby, připravuji výrobu modelů Aerovek podle přání majitelů v originálním provedení tak, jako je jejich vůz. Pokud se vše povede, budou první vozy k dispozici již na zářiovém srazu. Kdo máte zájem, napište. Předpokládaná cena cca 2500,- – 3500,- Kč podle složitosti provedení. Výroba je omezená. Jedná se o ruční práci bez použití forem a lisování.

Kontaktní adresa – brunner.jan@icloud.com

Zdraví Honza Brunner

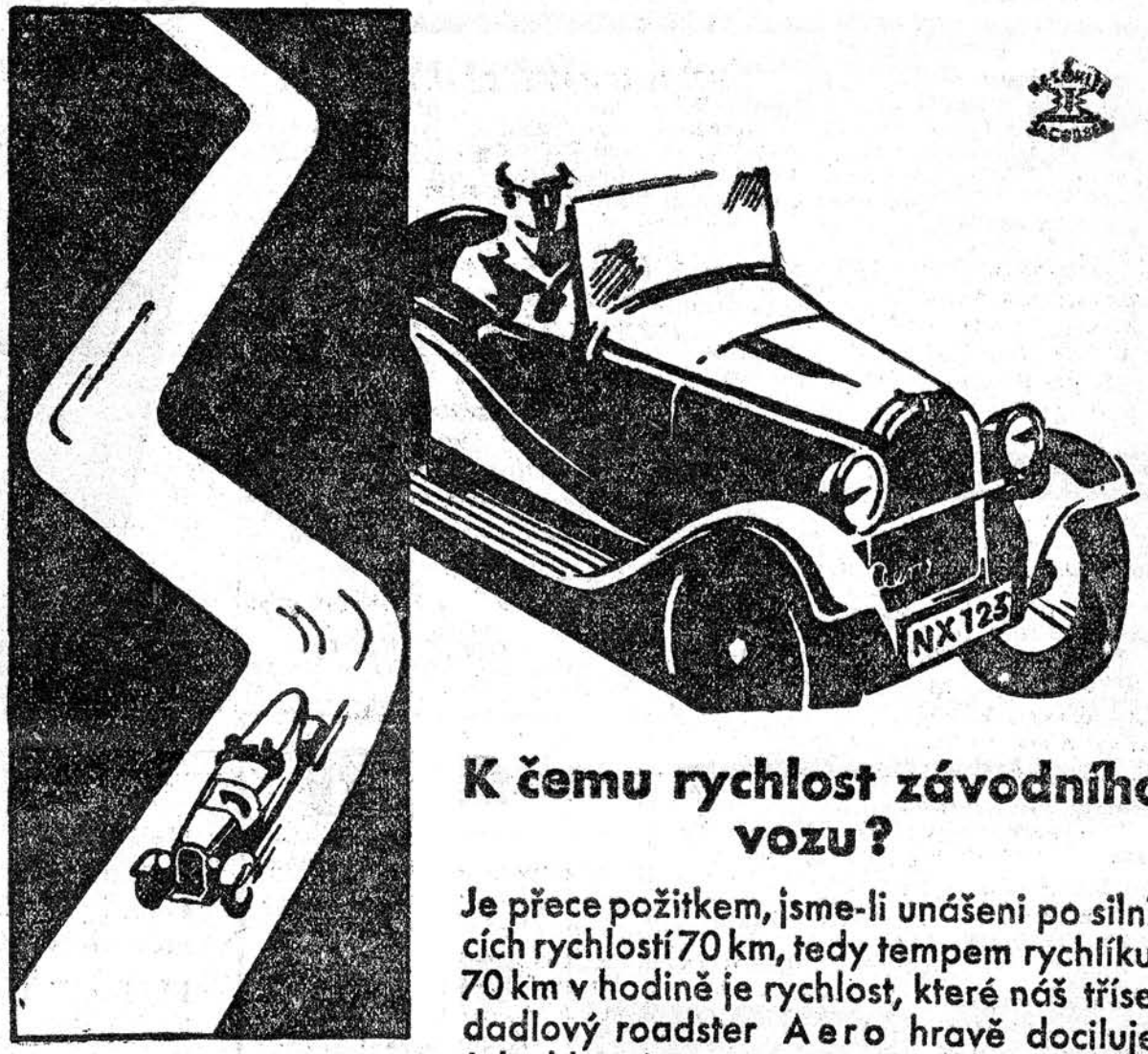
Nabídka poradenství v dopravních záležitostech

ing. Petr Frýdl, www.autoskoleni-frydl.cz, autoskoleni-frydl@seznam.cz
Tel.: +420 608 317 214

Poradenství:

NON STOP poradenství v případě dopravní nehody, nebo v případě silniční kontroly na tel.: +420 608 317 214,
E-mailové poradenství v případě různých dotazů, případně řešení přestupků a lehkých dopravních nehod.

Dále ve vážných případech zprostředkuji poradenství s dopravním právníkem, nebo soudním znalcem, kde je rozumné problém osobně konzultovat.



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

PRODEJNA V PRAZE, NA POŘÍČÍ 28. TEL. 361-40

422

Zpravodaj AERO CAR CLUBu Praha, z.s.
Vydává Aero Car Club Praha, z.s., IČ 04647556, Arbesovo náměstí 1029/1, 150 00 Praha 5. Zodpovědný redaktor Josef Kňourek.
Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LIX., číslo 3, r.v. 2019.
Vytiskla tiskárna Michal Korecký – TAG, Přecechtělova 2499, Praha 5. Evidenční číslo registrace – MK-ČR E 11233.
České národní středisko ISSN – mezinárodní číslo ISSN 1803-1498.