



2022

Aerovkár

Č A S O P I S A E R O C A R C L U B U

AERO CAR CLUB PRAHA, z.s.

v Českém klubu historických vozidel, z.s.

Arbesovo náměstí 1029/1, 150 00 Praha 5



Otužilci na výletě. My starší si podobné jízdy ještě pamatujeme

č. 1



Vážení aerovkáři,

pro napsání dnešního úvodníku mě inspiroval dopis Petra Klusáka, který jste si mohli přečíst v minulém Aerovkáři. Tématem dopisu byla mnohokrát přetřásaná originalita aerovek a veteránů obecně. Petr Klusák reagoval konkrétně na obsáhlý článek Daniela Dicka o použití LED osvětlení u historických vozidel, ale dále uvažoval, kam až by mohly dojít různé úpravy na úkor originality. Petrův krátký dopis ale otevřel řadu nesouhlasných připomínek milovníků aerovek.

Pokusím se pohlédnout na toto téma z jiného úhlu, a to podle vztahu a nároků veteránistů na jejich historická vozidla. Pochopitelně mám na mysli hlavně aerovkáře.

Do první skupiny bych zařadil ty naše kolegy, kteří při dodržení originality jdou do takových detailů, že nešetří penězi a nechají si vyrobit např. i soukolí „hruška – talíř“

s rovnými zuby, protože v daném roce a v dané sérii tímto soukolím aerovka byla vybavena. Neodradí je ani skutečnost, že již v krátké době byly součástky, které se neosvědčily, nahrazovány v autorizovaných servisech součástkami modernějšími. Mnohdy je neodradí ani to, že nevíme přesně, jak byla vybavena konkrétní série. Tyto vozy můžeme často vidat na výstavách a při kratších vyjíždkách. Detaily ukryté v rychlostní skříni můžeme obdivovat jenom z fotografií.

Druhá skupina aerovkářů není při renovacích tak úzkostlivá a připouští právě ty změny, které na voze proběhly již za běžného provozu ve 30. a 40. letech. Může se jednat např. o výměnu motoru, zrušení hardy-spojky, přemístění dynama na motor, doplnění osvětlení předepsaného již za války a pod. Tyto aerovky jsou také špičkově renovované a slouží i k delším vyjíždkám.

Třetí skupina, do které se s aerovkou „sport“ počítám,

jsou veteránisté, kteří se nechtějí rozloučit s cestováním po ose a podnikají i náročné cesty do zahraničí. Jejich aerovky proto musí být maximálně spolehlivé. Pro takové cesty si nemohou dovolit např. původní cívky Scintilla, které sice fungují, ale mnohdy trpí po zahřátí funkčními výpadky, nedostatečné osvětlení, nespolehlivý regulátor atd. Pro tyto aerovkáře je důležitá především spolehlivost vozu a radost z jeho užívání i za cenu další nepůvodní výbavy, např. LED osvětlení, elektronické relé a pod. Z vnějšího pohledu mají tyto aerovky patinu způsobenou dlouhými cestami, ale náhrady původní výbavy jsou dosti důsledně skryty.

Je tu čtvrtá skupina aerovkářů, kam bych zařadil ty, kteří mají již „drsnější“ změny, např. motor wartburg. I těchto aerovkářů bych se zastal, protože mnoho motorů bylo měněno v době, kdy originální motor dosloužil a aerovky ještě zdaleka nebyly pokládány za veterány. Do téhle skupiny bych však zařadil vozy, které byly v minulosti odhlášeny, majitel si opatřil „nové papíry“ a my se nestačíme divit, že model 1939 je vydáván za aerovku vyrobenou v roce 1934. Je to sice současný nešvar, ale daleko horší jsou všelijaké historicky nedoložené repliky vydávané za originály...

Poslední skupinou mého výčtu jsou „pseudoveteránisté“ a tady není namístě použít termín aerovkáři. Jsou to lidé, kteří k historickým vozidlům (většinou k ničemu historickému) nemají žádný vztah. Pro ně je důležité, za jakou cenu vozidlo koupí a za kolik ho budou moci prodat po několika letech garážování. Z hlediska jejich snobství se s veteránem občas pochlubí svým známým. Snad to ale není možné kritizovat; je to jejich přístup k životu a k věcem, kterými se obklopují. Této skupině „veteránistů“ bychom těžce vysvětlovali něco o originalitě.

Možná, že můj výčet vyznívá příliš skepticky. Je tu ale velké ALE! Na veteránských soutěžích a výstavách vidíme stále více špičkově zrenovovaných aerovek i veteránů jiných značek. To nás jistě velmi těší.

– JK –



Vážení přátelé, již dva roky nás sužuje koronavirová pandemie. Myslím, že náš společný koníček je dobrým lékem, sice ne přímo proti nemoci, ale proti skepsi a beznaději určitě. Vy, kteří se bojíte opustit svůj domov, ale i vy odvážnější, máte šanci v domácí dílně nebo v garáži dohnat vše, co jste zatím na své aerovce zanedbali. Nemusí to být novoroční předsevzetí, která se systematicky nedodržují, ale zdravá náplň zdánlivě bezvýhodné současnosti. V této činnosti a v životě vám přeji pevné zdraví, úspěšný rok 2022 a bezporuchové jízdy s aerovkami.

Do „redakce“ přišlo mnoho vánočních a novoročních přání. Za přání i za podporu v nekonečné tvorbě Aerovkáře všem pisatelům

děkuji a omlouvám se těm z vás, kterým jsem neměl čas včas odepsat.

Za všechna milá přání si dovoluji zveřejnit to od Karla Šebesty.

Josef Křivourek (– JK –)



1. prosince loňského roku zemřel legendární cestovatel

Ing. Miroslav Zikmund



Sing. Jiřím Hanzelkou (+ 15. února 2003) tvořili tým, který se trvale zapsal do cestovatelské historie Československa. Je dost pravděpodobné, že tito cestovatelé nikdy nejeli žádnou aerovkou. Jejich srdečními automobily byly tatrovky a obzvlášť také legendární Tatra 87. Při příležitosti úmrtí Miroslava Zikmunda připomínám tuto dvojici jako poslední cestovatele zlatého věku a řadím je po bok F. A. Elstnera a nám známých výprav aerovkářských. Zikmund s Hanzelkou napsali množství cestopisných knih, které neztrácejí čtivost ani po mnoha desetiletích. Z jejich zážitků si připomeňme ten, který asi již nikdo nezopakuje. Za malý bakšiš přespali na vrcholu Cheopsovy pyramidy.

V jejich knihách jsou krom jiných také fotografie afrických žen v rouše Evině. Tehdy se nad fotkami nikdo nepohoršoval a ani samotné Afričanky to nebraly jako újmu na cti nebo ponížení. Byl tím zdokumentován skutečný život tamních lidí. Přiznám se, že když mně bylo asi šest let, tak jsem si fotodokumentaci v knihách velmi rád prohlížel. Vůbec mi tehdy nevadilo, že jsem ještě neuměl číst ...

Ing. Miroslavu Zikmundovi bylo neuvěřitelných 102 let!

Foto ze startu k 1. výpravě v roce 1947. Stojícím mužem je Miroslav Zikmund a za volantem sedí Jiří Hanzelka.

— JK —



V sobotu 4. prosince 2021 zemřel ve věku 78 let čestný člen Aero-IG

pan Heinz Hettler



Heinz byl členem a podporovatelem naší zájmové skupiny více než 27 let a v roce 2012 se stal jejím čestným členem.

Na památku: Michael Strauch, 17. prosince 2021



Mnoho z nás aerovkářů, kteří pravidelně jezdí na Evropská setkání přátel Aero, znalo Heinze jako seriosního a přátelského chlapa. Jsme mu vděční i za nezištnou podporu v dobách, kdy pro nás nebyla účast na těchto tradičních setkáních úplnou samozřejmostí.

V Bad Nenndorfu jsme se s Heinzem bohužel viděli naposledy.

Za ACC Praha Josef Kňourek

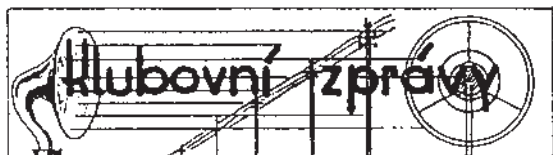


!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zaslání **inzerátů a příspěvků** do našeho zpravodaje je – aerovkar@email.cz – redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. Prosim, 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. — red —

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



Pokyny k placení časopisu a členství



Bohužel se nekonala výroční schůze a nemohl jsem vybírat členské příspěvky a předplatné Aerovkáře v hotovosti, tak to budeme muset opět zvládnout pomocí bank nebo dokonce pošty. Návod sice je na stránkách ACC, ale pro jistotu ho dávám i sem:

Aerovkář je nově za 300,- Kč ročně, členské příspěvky jsou sníženy na 300,- Kč, takže celkově 600,- Kč pro členy s časopisem. Omlouvám se těm, kteří zaplatili postaru o 30,- Kč více. Bohužel zmatky způsobené covidem a obtížností většího schůzování. Odložená výroční schůze bude svolána podle vývoje opatření.

Pro zastánce starých metod placení je v časopise složena „A“. Schopnosti pošty vyluštit odesílatele se nelepší, tak prosím, **VYPLŇUJTE JAKO VARIABILNÍ SYMBOL PLATBY VAŠE POŠTOVNÍ SMĚROVACÍ ČÍSLO.** Že ho máte v adrese plátce **NESTAČÍ!** Pokud pošta přečte alespoň to, už Vás najdu. Bez toho je to občas detektivka a některé platby jsem nerozluštil, pak jste zbytečně pokládáni za neplatiče. Možnost zeptat se jednoduše na nerozluštitelnou adresu zmizela zavedením GDPR!

Modernější způsob platby převodem je jednodušší. **Číslo účtu je 2101553420/2010**, Fio banka. Na toto číslo účtu je možno platit i ze Slovenska (tam je ale Aerovkář dražší, 350,- Kč, € dle platného kurzu, nenažranou poštu zatím obejít neumím), je ale **jiné číslo banky 2101553420/8330**, CZ0420100000002101553420 a SWIFT: FIOBCZPPXXX. Neplaťte, prosím, na Slovensku v Kč, **platba v € je bez poplatku**, platba v Kč za poplatek 100,- Kč. Vyložení staromilci mohou platit v hotovosti na schůzích ACC (až a když budou) nebo složenkou „C“, dražší, na mou adresu, Karel Šebesta, Arbesovo nám. 1, 150 00 Praha 5. Veškeré dotazy a nejasnosti rád vyřeším pomocí mailu aerokarel@centrum.cz, (i @seznam.cz nebo @gmail.com), Skype aerokarel1 tel. 720 400 598, 257 320 180.

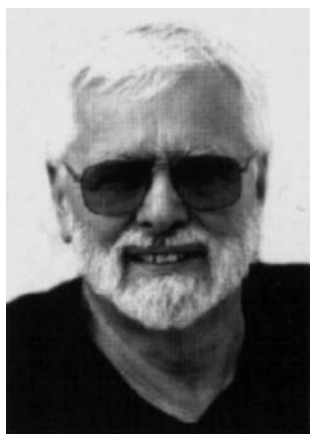
Karel Šebesta

aerokarel@centrum.cz

aerokarel@gmail.com

Skype aerokarel1

tel. 720 400 598, 257 320 180



zdobí náš časopis již více než půl století. Knížka se prodává za 229,- Kč a v době psaní této zprávy byla na pultech knihkupectví.

V nakladatelství GRADA vyšla koncem roku 2021 knížka povídek Petra Hošťálka **Benzín už nevoní, ale já to ještě stihnul ...**

Ano, je to ten Petr Hošťálek, jehož kreslená postavička pracovitěho a přemýšlivého aerovkáře



Z archivního humoru Petra Hošťálka ...



Aerovejšlap 2022

Po loňském kovidovém půstu se aerovkáři dočkali a vyrazili na zimní procházku. Ne, že by pandemie byla již minulostí, ale drastická opatření a strach z nákazy přeci jenom ustoupily pocitu aerovkářské sounáležitosti. Z fotky je patrné, že na „Aerovejšlapu“ dominovaly tváře stálých účastníků. Vesměs usměvavé obličejové vypovídají o radosti ze setkání.

Priznejme si, zase jsme o dva roky starší, ale potěšující je množství aerovkářského „potěru“. Kéž by to byli ti, kteří za nějaký čas budou pokračovat v našem společném aerovkářském „řemesle“.

Letošní pochodák připravil opět tandem Maruška a Karel Petschkeovi. Po dlouhé době nepadlo ani slůvko o zase posledním „Aerovejšlapu“. Pravda je, že jsou ty tam doby, kdy trasa výletu měřila i více než deset kilometrů. Letos jsme se spokojili se čtyřkilometrovou trasou ze Suchdolu přes místní „pohoří“ Kozí hřbety s cílem v horoměřické hospodě Sokolovna. Posílení obědem a Pilsner Urquellem se aerovkáři přesunuli k potlachu do garáže U Petschkeů. Mezi bohatým občerstvením se objevil



také marcipánový dort v podobě „cinkáčové“ masky; výtvar to Tanuny Havlíčkové. Díly aerovek vyrobené z marcipánu jsou prostě k „sežrání“. Marie Petschkeová opět zazářila výbornou dršťkovou polévkou, po které se také jen zaprášilo.



I v garáži může být útulno



Čekatelé příští veteránské sezony

A tak skončil příjemný „Aerovejšlap“ a doufejme, že podobných příjemných setkání s přáteli bude ještě mnoho. Strůjcům akce patří za přípravu a pohoštění velký dík.

– JK –

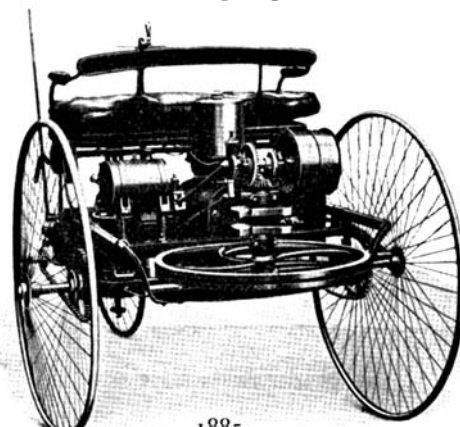


Lihobenzinová směs a zákony v ČSR

Rozvoj evropského i domácího motorismu ve 20. a hlavně ve 30. letech minulého století byl mimo jiné podmíněn i zvyšováním výroby pohonných látek. Mezi nimi hrály hlavní roli především kapalné produkty zpracování ropy (neboli jak se tehdy říkalo „minerálního oleje“), získávané těžbou z jejich podzemních zásob. Tyto tzv. „pohonné látky“ byly po chemické stránce vlastně směsí organických chemikálií, vznikajících při koksování uhlí, která se nazývala „benzol“ (skládala se z benzenu, toluenu, xylynu a dalších uhlovodíků), původně se tak říkalo surovému benzenu.

Máme tedy jakžtakž jasno v terminologii - ještě podotkneme, že se obecně uhlovodíky také dělily na lehké a těžké. K vysvětlení, co znamená tzv. „oktanové číslo“, bych potřeboval dost místa, nám postačí informace, že tento pojem, vyjadřující odolnost paliva (ve směsi se vzduchem) proti samozápalu při kompresi v motoru, se objevil v roce 1927 - tehdy nejpoužívanější motorové

BENZ & CIE.,
Rheinische Automobil- & Motoren-Fabrik A. G.,
MANNHEIM, NĚMECKO.
1885–1920.



1885.
Tříkolka, 1-válec, výkon $\frac{3}{4}$ ks.

benziny měly cca 60-70 oktanů.

Se vzrůstajícím počtem vozidel a letadel, vybavených spalovacími motory, rostla i potřeba tekutých paliv. Pro jejich výrobu už nestačily domácí zdroje ropy ani kapacita chemických závodů, resp. jejich krakovacích jednotek, a tak bylo třeba zvyšovat dovoz ropy, za kterou se muselo platit tvrdou měnou - valutami. Částečným řešením problému se nabízely tzv. „lihobenzinové směsi“. Výsledky prvních pokusů si nechali patentovat němečtí chemici už v roce 1915. V pozadí byly samozřejmě potřeby armády. Další experimenty mířily k nalezení optimálního složení různých směsí - hledaly se vhodné uhlovodíky a jejich podíl ve finálním produktu. Od roku 1923 se v Německu obrátil zájem ke směsím, obsahujícím alkohol (líh) a patenty se jen množily. Dostupnou surovinou pro výrobu lihu byly u nás brambory a cukrovarská melasa. V roce 1923 zahájila činnost Společnost pro zpeněžení lihu s.s r.o. se sídlem v Praze II, Na Poříčí 26. Nás zajímá Oddělení motorového lihu a dynalkolu. Společnost byla utvořena z organizací výrobců zástupců ministerstva financí na základě smlouvy se státem. Existovala až do roku 1940, od roku 1934 vydala 7 ročníků čtrnáctideníku (za okupace měsíčníku).

1932

**Známý závodník Bohumil Turek
v roce 1932 provedl slavnou jízdu
„Non Stop“ na voze „Aero“ s dvou-
taktem na trati 30.000 km s palivem
lihovým již v zákonném složení 80%
benzinu - 20% lihu.**



Počínaje rokem 1922 bylo v ČSR vyráběno palivo DYNALKOL, aby byly využity přebytky lihu. Zpočátku o něj nebyl velký zájem a výroba byla ztrátová, ale po jeho prosazení pro státní motorová vozidla v rezortech obrany, železnic a pošt bylo dosaženo rentability.

Kromě motorů pozemních dopravních prostředků se začaly používat lihobenziny i pro motory letadel. V roce 1932 bylo zavedeno povinné míšení benzinu s bezvodým lihem v poměru 4:1.

Situaci okolo lihobenzinu a pohonných látek postupně upravovala řada zákonů, předpisů a nařízení – přehled za období 1918-1935 uváděl dobový tisk.

Mezi automobilisty-závodníky, kteří podpořili užívání lihobenzinu, bylo možno nalézt řadu populárních domácích i zahraničních jezdců. Používali i tzv. trojsměsi, jejichž složení většinou tajili. Jedna z domácích se jmenovala „Junkova“.

Oblíbené byly i mezinárodní dálkové soutěže spotřeby náhradních paliv, pořádané ve stylu rally - známá byla např. „Bidon de 5 litres“ neboli „kolik km ujedete s kanystrem, v němž je 5 litrů náhradní pohonné látky? (70% benzinu, 15% lihu a 15% benzolu)“.



Sledujte úžasný vývoj techniky lidí, motorů a paliv!

Českobrodský okruh

dne 5. května znovu dokázal naprostou technickou převahu lihových paliv.

Paní Ela Slavíková na voze „Aero“ se směsí zv. „Junkovou“ o 30% lihu, docílila rekordního času.



PŘEHLED ZÁKONŮ, VÝNOSŮ A NAŘÍZENÍ O TEKUTÝCH PALIVECH V ČSR.

Abychom usnadnili zájemcům znalost zák. úpravy v ČSR, přinášíme jich přehled.

Za dobu trvání Československé republiky vydány byly o hospodaření s minerál. oleji a s benzolem, dále o povinném mísení lihu s minerál. oleji a o daňovém zatížení tyto zákony a nařízení:

Nařízení ze 7./11. 1918, č. 26: hospodaření s min. oleji, výrobky z nich, benzolem a deht. oleji.

Přehled zákonů, výnosů a nařízení o tekutých palivech v ČSR.

Nařízení ze 14./7. 1919, č. 384: hospodaření benzolem a stanovení cen.

Nařízení z 31./10. 1919, č. 581: zrušení maximál. cen výrobků min. olejů a zavedení cen směrnych.

Zákon z 5./2. 1920, č. 91: zkracují se úvěrovací lhůty pro dávky z lihu, cukru, lis. droždí a pro spotřeb. daň z nerost. olejů a zrušuje se diskonto za spotřební dávky lihové předem zapravené.

Nařízení z 2./3. 1920, č. 120: k provedení zákona z 5./2. 1920, kterým se zkracují úvěrovací lhůty pro dávky z lihu, cukru, lis. droždí a pro spotř. daň z nerost. olejů, zrušuje se diskonto ze spotř. dávky lihové předem zapravené.

Nařízení z 11./1. 1919, č. 25: úprava hospodaření výrobky min. olejů, benzolem, oleji dehtovými a karbidem.

Nařízení z 23./4. 1919, č. 222: mění se ustanovení prováděcích předpisů o dani z min. olejů ze dne 9. července 1903, č. 143 ř. z., pokud se týkají daněprost. odběru zdanitel. min. oleje.

Zákon ze 4./4. 1924, čís. 75: mění se a doplňuje § 27 zákon z 26./5. 1882 a § 2. a § 6. uh. zák. čl. z 25./5. 188 č. XVIII o dani z min. olejů a mění se poznámky ke třídě XXI cel. sazebníku čsl.

Nařízení z 26./5. 1925, č. 115: obchod s minerál. oleji. Vyhláška ministra financí z 23./9. 1927, č. 148: paušalován daně z obratu u min. olejů a výrobků z nich.

Zákon ze 6./5. 1931, čís. 77: spotřební daň z minerál. olejů. Vlád. nař. z 21./5. 1931, č. 78: prováděcí nařízení k zákonu o spotřební dani z minerál. olejů.

Vyhláška ministra financí z 20./9. 1931: o paušalován daně z obratu u obch. benzolu.

Zákon ze 7./6. 1932, č. 85: o povinném mísení lihu s benzinem.

Zákon ze 7./6. 1932, č. 86: mění se některá ustanovení o dani z lihu a hospodaření s lihem.

Nařízení z 27./1. 1921, č. 38: uvolňuje se obchod parafinem a výrobky parafinovými a dočasně mění úprava hospodaření ostatními min. oleji, jich výrobky a benzolem.

Nařízení z 27./10. 1921, č. 388: mění se § 4. nařízení z 27./1. 1921, jímž se uvolňuje obchod parafinem a výrobky parafinovými a dočasně mění úprava hospodaření ostatními min. oleji, jich výrobky a benzolem.

Nařízení z 9./11. 1922, č. 322: úprava hospodaření min. oleji, kterým se mění a doplňuje nařízení z 27./1. 1921, zrušuje nařízení z 27./10. 1921 a mění § 6. nařízení z 11./1. 19.

Nařízení ze 17./5. 1923, č. 139: zrušují se některá ustanovení nař. ze dne 27./1. 1921 a z 9. 11. 1922 o úpravě hospodaření min. oleji.

Vlád. nař. z 22./7. 1932, č. 127: prováděcí nařízení k zákonu č. 85 ze dne 7./6. 1932 o povinném mísení.

Vlád. nař. ze 7./7. 1933, 131: zrušení manipul. příspěvků z min. olejů.

Vyhláška min. financí z 11./7. 33, č. 139: paušalování daně z obrátu u min. olejů.

Vlád. nař. z 26./8. 1933, č. 180: změny ceny motor. lihu. Vlád. nař. z 10./6. 1933, č. 96: úprava cel. sazebníku (minerál. oleje).

Zákon z 12./4. 1935, č. 78: změna ustanovení o spotřeb. dani z minerál. olejů.

Zákon z 13./7. 1935, č. 154: o povinném mísení lihu s pohonnými látkami.

Vlád. nař. z 20./7. 1935, č. 166: provádí se zákon ze dne 12./4. 1935, č. 78 Sb. z. a n., jímž se mění některá ustanovení o spotř. dani z minerál. olejů.

Vítěz 1000 mil Kubiček na voze Bugatti znovu vítězí
na okruhu lohotinském dne 23. čerona

30%
s lihovou směsí „Junkovou“



Lihové palivo nezbytností pro moderní stroje.
(viz výňatek z franc. časop. „Omnia“ v obsahu!)

Připravil Karel Jičínský

Otázky a odpovědi z dobových předpisů silničního provozu

– 2. část –

Dobový materiál zaslal pan Vladimír Němeček (položky 8 až 12 jsou v původním textu vynechány).

13. Jaké má mít automobil řízení předních kol?

Každý automobil má mít řízení předních kol samosvorné, kola se nesmí sama natočit, ale musí dovolit snadné otáčení vozidlem.

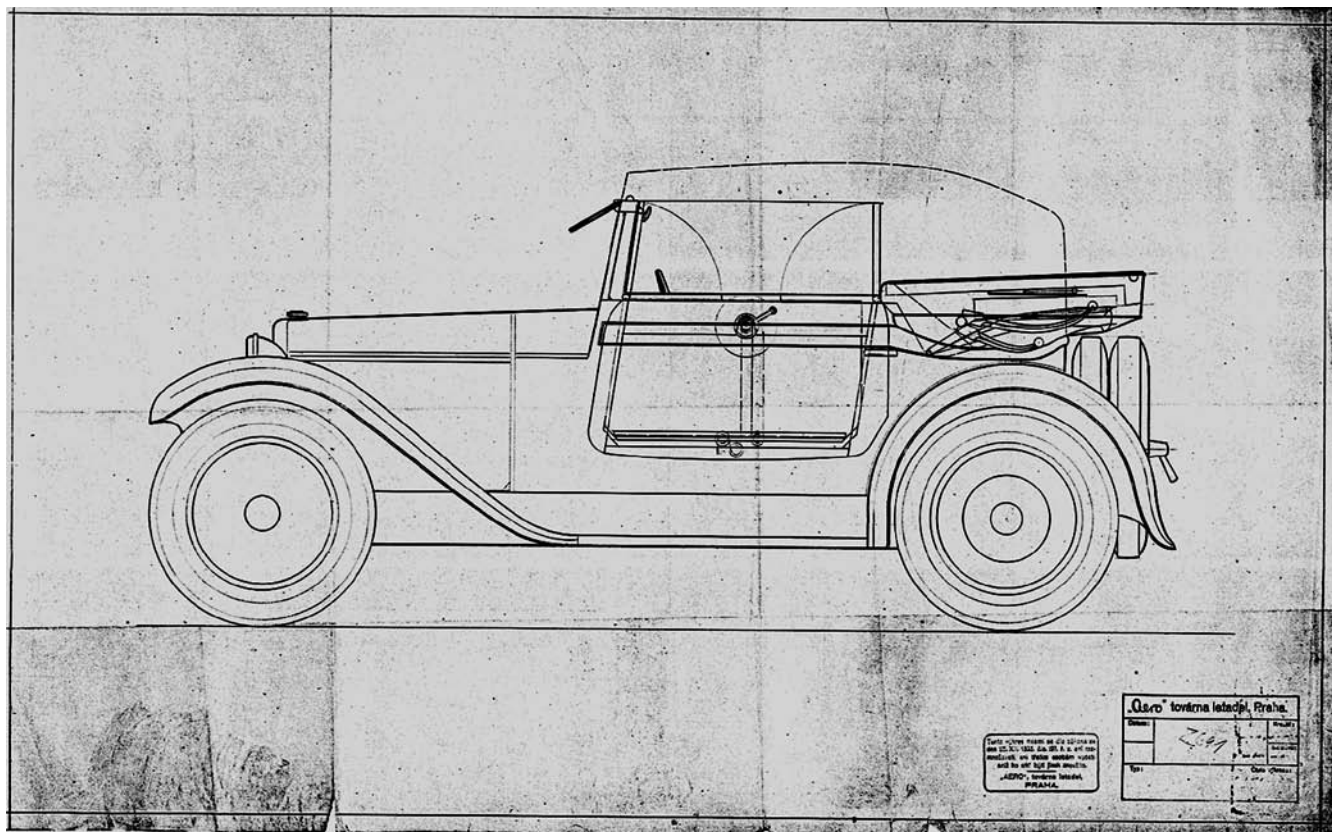
14. Jak má být vůz označen?

Každé auto musí mít vzadu i v předu úředně přidělené číslo, provedené bílou nesmazatelnou barvou na černé půdě, dobře čitelné, vpředu jednořadové, vzadu dvouřadové.

15. Jaké dokumenty musí mít automobilista při sobě?
Vůdčí list, certifikát vozu, potvrzení úředního čísla a potvrzení o zaplacené silniční dani.
16. Jaké dokumenty nutno mít při sobě při jízdě do ciziny na delší dobu?
Mezinárodní výkaz, tryptik nebo karnet. Mimo to musí mít na voze státní značku, jež je provedena na oválném štítku délky 30 cm a výšky 18 cm. Písmena značky ČS musí být 10 cm vysoká a 15 mm silná.
17. Co učiníte, vběhne-li vám někdo pod vůz a bude přejet?
Zastavím vůz a postarám se o první pomoc pro raněného. Je-li na místě osoba úřední, nechám sepsat protokol, nebo zjistím dva svědky o tom, jak k nehodě došlo. Pak zavezu raněného do nemocnice, nebo k lékaři.
18. Které mezinárodní značky známe?
Křižovatka se značí X nebo zatačka S, železnice nebo přejezdy dráhy lokomotivou nebo plůtkem, vodní žlab nebo rigol vlnitou čarou, nebezpečné místo trojúhelníkem.
19. Jak jsou značky provedeny?
Bílou barvou na modrém poli as 250 m před místem nebezpečí.
20. Co učiníte, dává-li vám protijedoucí vozka výstražné znamení?
To značí, že jeho koně jsou plaché. Prot musím vůz zastavit po levé straně, případně zastavit motor a pod.
21. Smí se jeti s otevřeným výfukem?
Ne. Pokutuje se.
22. Kdo ručí za škody vozidlem způsobené?
Za hmotné škody majitel, za trestní přest. řidič vozu.
23. Kdo ručí za škody, jede-li řidič na černo?
Opět majitel a řidič vozu.

Návrhy karoserií vozů AERO ing. Voříška

Poslední z nalezených výkresů není blíže specifikován ani datován. Uvedeno je pouze rukou psané číslo Z 691.



AERO-SPEXOR AFRIKOU

Několik postřehů z putování AERO-SPEXORu

– 4. část –

Popisované útrapy v saharské písečné bouři přecházejí pozvolna v následujícím pokračování v překvapivě intimní úvahy. Kapitola na podobné téma bychom v knize marně hledali. Reportáži F.A. Elstnera je téměř devadesát let a jak vidno, myšlení cestovatelů nebylo tak puritánské, jak bychom dnes mohli předpokládat. Navíc byla reportáž určena časopisu pro širokou veřejnost.

* * *

Každým dnem přece hrozila třem Aerovkám katastrofa. Stačila malá porucha motoru a pan Suda by byl mohl vypravovat starou pohádku: „Na jedné poušti žil mořský stařec, který bílého prádla skoro neznal. Za oděv mu sloužila dlouhá hůl, kterou nosil v létě jen tak a v zimě kožíšinou podšitou ...“

A – abych nelhal, on, starý dareba, vylezl tenkrát z vozu, opřel se v té foukanici o chladič a byl samá legrace.

„Heleďte, kamarádi, pomoci vám nemohu, ale já vám dám každému hubičku!“

Mohl bych vám divoce líčit, jak žhavý vítr zanášel naše tři lodičky, že jsme si rvali vlasy a chtěli se střilet, ale to všechno by nebyla pravda.

Tripoliské noviny sice o tom přinesly sensační zprávy, že jsme byli ve vrcholném nebezpečí, ale na mou duši, nám se nezdálo.

Čekali jsme prostě, ve sladké víře, že umřeme někde docela jinde, než mezi Misuratem a Honem.

Pak přijel kamion, který vyslal opatrný velitel dřív, než vítr zavál naše stopy. Šest vojáků cenilo zuby a desátník se hrozně chechtal.

Vrhl se rukama a lopatami pod kola, odhrabávali, podkládali, roztlačovali, křičeli a jásali, když se bílá Aero hnula a zabručela.

Barevní vojáci slouží, jako když si děti hrají. Jsou citliví jako ženy, věrní jako vlastní synové svých důstojníků. Umrou na rozkaz.

V západní Sahare prý tomu tak není.

Pro dobrou paměť připomínám, že jsme ihned pokračovali v cestě, že jsme uviděli noc a hvězdy dřív, než jsme narazili na pomocnou hlídku, kterou pro nás poslali z pevnosti Hon.

Kolem půlnoci bylo na měřících 400 km.

Vystupujeme z vozů.

Dívám se na svoji milou ženu. Rty jí praskly na několika místech, a tečou z nich růžové praménky. Vůdce Doubek si rukama tiskne žhavé spánky.

Posádka červeného vozu se nehýbe.

Co s nimi je? Otevírám dvířka, Petříček spí za volantem, Suda vedle.

„Pane Petříčku, už jsme tam, vylezte!“

Podíval se na mne na půl oka a zabručel:

„Nech mne, Karličko! Nech, už budeme doma! A pil bych, víš a jedl ...“

Kde je Karlička, jeho hodná žena, vzpomíná na tátu doma v Plzni.

„Pane Petříčku, vám se něco zdá! Zhasněte motor a doneste se do postele!“

Trochu jsme se najedli a na pozvání velitele pevnosti jsme navštívili důstojnický tabarin, abychom si prohlédli hnědé krásky, ovšem bez naší madam. Jak se to seběhlo a jak hloupě to dopadlo, povíme si za chvíli.

V BERBERSKÉM DOMĚ HŘÍCHU.

Když se oba muži z červeného vozu, Petříček se Sudou, nesli po dvoře pevnosti Honu, vojáci na ně ukazovali a kroutili hlavou.

Ale za okénky nízké jídelny svítil prostřený stůl, talíře a mísy z tepaného tripolského stříbra, zeleninová polévka, obložená gazeli kýta a v lahvičce libické víno. To vrátí krev do srdce!

Pět minut po večeri sedli oba kozáci na hliněnou hradbu, houpali nohama do Sahary a Petříček začne:

„Koukej, bratře, jestlipak tu také mají ženské? Bylo by tu jinak docela dobře, ale tohle mi schází. Aspoň podívat, jak jde kolem, usměje se, mrkne, nic víc. Člověka to tak teple pohladí i při té sedmačtyřicítce. Hehehe!“

Opravdu, ono je mu už sedmačtyřicet! Čili nejvyšší čas, aby se stal prostopášným staříkem, vzdáleným právě pět tisíc kilometrů od manželky! Taková příležitost!

„Ona vlastně věrnost neexistuje, přiznejme si to, bratře,“ chytíl se hned Vašek Suda a byl by dal Petříčkovi hubičku, že o těch věcech začal.

„Člověk, když stojí před oltářem anebo před purkmistrem a má to právo manželské v ruce, kouká se té své Andulince do očí, dušuje se, že bude věrný, že začne nový život - - ono je v tom něco nezdravého!“

„Tak, tak! To je moje řeč, bratře! Ona div si každá píchací hodiny na člověka nepověsila, jako by byla na světě sama!“

„A co my dva tu teď? Taková Sahara kolem, poušť, šakalové, povstanci! Je divu, když člověk touží po hebké ruce dívčí, aby politovala a řekla třeba jen: „Ty, ty, ty, broučku,“ nebo tak - -?“

Myslím, že oba slzeli ...

Aspoň černoch, který chodil s puškou pod hradbami, vylezl k nim, roztáhl zuby a uctivě pozdravil. Jeho černé srdce cítilo soustrast.

„Bylo by dobře, kdybychom si s ním pohovořili. Doufejme, že dovede italsky,“ povídá Suda.

„Signore, prego, sprichis du italiano? Kapišo, nekapišo? Franceziš, abrabišr.“

Vojáček jen zuby cenil a tak mu vzali pušku, opřeli o zed' a posadili si ho mezi sebe.

Bylo mu to moc divné, protože byl ve službě, i hnal se po pušce. Ale Suda si ví se vším rady:

*„To teď nech plavat! Já generál, tady kolega je kapitáno, my ti to dovolíme! Řekneš pánům, kdepak máte tady signoriny!“
Nechápal.*

„Tak se podívej, ty mohamedáne: já siňór, tadyhle ten siňór, ty siňór, ale to nic. Fuj, pryč! My chceme vidět signoriny, víš takhle ...“



*Arabští kluci prohlížíjí konstrukci
československé aerovky*

Vašek Suda vstal, dal ruce do boků, kroutil se, točil žaludkem, poskakoval, koketoval a bral Petříčka za bradu, šeptaje mu drobné lichotky.

To divadlo mohlo úspěšně pokračovat a jistě by se byli dohodli.

Ale ze tmy fezánské noci vyšly dva stíny, jeden bez klobouku a druhý s brejlemi. Stín s brejlemi působí na Sahaře obzvlášť strašidelně! –

„Myslím, že mají oba horečku! Nic s nimi nebude. Ostatně je skoro jedna hodina s půlnoci.“

Lékárník Doubek promluvil ze šera a Lobosický podával černochovi pušku. „Pánové, chtěl jsem vás pozvat, abyste šli s námi na prohlídku nedaleké oasy, koukejte, ta krásná noc. Ale vy jste jistě unaveni, půjdete raději spát!“

„To půjdeme, Slávo,“ přiznal Petříček ztrápeně.

Bodejť, kdo touží po nějakém nočním přírodopise, je toho dost ve dne!

Vojáček si utáhl turban, srazil nahé paty a chce odejít.

„Pojď sem, kamaráde!“ vrací ho Suda a klepe mu na rameno nejinak, než jako rakouský mocnář, když dělal scénu pro číttanky.

„Tadyhle máš pětilibru a kup si za to datle! Aha, ty máš na kabátě metál!“

Vojáček s velkou pýchou zacinkal kovovou deštičkou! Vyznamenání!!!

„Tak tedy dostaneš ještě jeden! Nebo bys chtěl dva?“ Ukazuje na vyznamenání a pak na prstech počítá do dvou.

Jak by nechtěl dva! Škoda, že nerozumí řeči toho hodného pána! Jak je laskav!

Suda chvíli uvažoval. Pak povídá Petříčkovi: „Zapište si to, pane kapitáne! Ten voják dostane dvě velké medaile za statečnost! Na červené pentli!!!“

Lobosický s Doubkem se drželi za ruce a tūkali si na hlavu. Horečka? Snad sluneční úžeh? Co teď s nimi! Začnou bláznit a nezbyde, než poslat je s karavanou na pobřeží! Těch peněz! Konec Aerospexoru!

Vzali je jemně mezi sebe a Doubek tiše šeptá: „Z té prohlídky nebude nic. Mají aspoň čtyřicet! Dostanou aspirin a hadry na hlavu! Škoda toho tabarinu ... Co jsme mohli užít!“

„Jakého tabarinu?“ chytil se Petříček, mořský vlk a stepní šakal.

„No, oni totiž mají důstojníci saharské divize u každé pevnosti malou tančírnu. Tam jim vojenská správa přidělí několik mladých Berberů a Arabů, je to veřejný dům pro bílé muže. Škoda, že jste tak unaveni! Velitel nás pozval, abychom šli do oasy do toho tabarinu!“

„Unaveni? Kdo o tom mluvil? Petříčku, bratře, jsi snad unaven? Mně je jako pětiletému klukovi na jaře! Jako že se Vašek Suda jmenuje! Jde se do oasy, pánové, a honem!!!“

Vprostřed pevností bývá pevná bašta, tam bydlí velitel s důstojníky. Když si někdy vzpomenu potulní lidé z Jihu, že uřežou Evropanům uši, bašta je delší čas zavřena a mezi stožáry antény je kulomet.

Právě nad její branou spal jsem v malém pokojíčku, pod rákosovým stropem, a vedle mne, na loži, zakrytém moskitierou, moje žena. Slyšíme hovor dole pod okny.

„Jen ještě by se mělo rozhodnout, jestli vezmeme Elstnera s sebou,“ šepce spiklenecky Doubek. „Je to přece jen ženatý člověk! Ba, co je nejhorší, má ženu s sebou! Přece jí ho nemůžeme odvést mezi nějaké nahaté černošky!“

Řeči o ženatých lidech se dotkly Sudy a Petříčka, kteří jsou sice oba ve stavu svátostném, ovšem dlí toho času pod nebem mohamedánským.

„Vy myslíte, že budou docela nahé? A to já přece jen nepůjdu, vždyť já bych se té své doma nemohl do očí podívat.“

Všecka čest, pan Petříček je velice věrný manžel, když jsme šli na prohlídku nočních památek věčného města Říma, utekl nám v nejlepším.

„Bratře, každá moudrá žena ví, že co si neuhlídá, to nemá. Budeš se jí tu šetřit a kdoví, pro koho! Zítra pojedíš pouští, najednou mašinka Blaf! Blaf! a ticho po pěšině! Někde se něco utrhne a do týdne je z tebe bílá kostra! Copak jsi neviděl ty hromady kostí za Bu Hghemem?“

Ano, to viděl! To si Petříček přiznal. A Suda, d'ábel, našeptával:

„Tvoje žena sebere příbuzné, upletou černé věnce a povevou to sem na Saharu za tvou velectěnou kostrou. Jednoho dne dorazí do Honu a v hromadách padlých velbloudů najdou žebro cnostného Evropana, který nehřešil, když mohl! Ostatně ...“

Đábel poněkud změkl a obrátil se k severu, kde na nebi svítil Velký vůz. I Alkora bylo vidět!

„Ostatně – myslíš, že mi to srdce netrhá, když vzpomenu na svou holubičku, jak doma sedí a modlí se za tátu! A já tady, dareba, jsem na cestě do domu lásky!“

Text psaný kurzivou je citací výňatků z dobové reportáže.
Doplněný a upravený text – JK –, dobový materiál MUDr. Jan Wacław

Sanitka AERO 50.



Ve výdejkové knize továrny Aero jsem našel doplňující údaj: Rok 1939, série 31. Vůz č. chassis 03138 karosován firmou Sodomka jako sanitní vůz pro tovární účely.

Foto s popisem poslal Petr Klusák



Mezinárodní jízda spolehlivosti Československem 1921 – 2021 - pohled účastníka.

Začátkem roku 2021 jsem byl osloven s možností zúčastnit se mezinárodní soutěže spolehlivosti pro historické cestovní automobily na trati Praha – Opava – Košice – Bratislava – České

Budějovice – Praha. První ročník této soutěže se konal od 25. – 31. července 1921 a tato vzpomínková jízda se jela na den přesně po 100 letech. Byla vypsaná pro vozidla do modelového roku výroby 1933.

Když jsem se o této vzpomínkové jízdě dozvěděl, nejprve jsem svoji účast v myšlenkách zamítl, neboť jsem si neuměl představit cestu dlouhou téměř 2500 km ve dvou, v malé Aerovce. Ale hned vzápětí jsem se pro tuto jízdu velice nadchl, neboť jsem si uvědomil své vzrušení při četbě reportáží o dálkových jízdách vozů Aero na Balkán, do Afriky apod. Když oni tenkrát dojeli do Afriky, tak já se přece nebudu bát dojet do Košic! Kvůli omezení účasti vozů do roku 1933 jsem bohužel měl na výběr pouze ze dvou vozů – Aero 500 nebo Aero 1000. Neváhal jsem dlouho a zvolil málo zajeť Aero 1000 s karoserií Šnýdr Kolín. Na tuto soutěž bylo vybráno celkem 20 vozidel, která byla rozdělena do kategorií podle obsahu motoru. V 1. kategorii do 1,5 l startovalo osm vozidel + jedno vozidlo nesoutěžící jako lékařský doprovod, z toho tři vozy Aero (Aero 662, Aero 750, Aero 1000) a z dalších čsl. vozů jedna Zbrojovka Z4 a Wikov 7/28. Ve 2. kategorii od 1,5 do 2 l byly pouze dva vozy, ve 3. kategorii od 2 do 2,5 l jeden vůz, ve 4. kategorii od 2,5 do 3,25 l šest vozidel a v 5. kategorii od 3,25 do 4 l tři vozidla.



Start v pražské Invalidovně

1. den – 1. etapa měla délku 487 km. Místem startu se stala Invalidovna. Z přihlášených vozů se dvě vozidla pro poruchu vůbec na start nedostavila a další dvě posádky přijely na náhradních strojích. Odstartovali jsme ještě za tmy a vyrazili směr Litoměřice, přes Ralsko, kde u Kuřích Vod každá posádka sama plnila zvláštní zkoušku výkonnosti. Dále do Hradce Králové, kde jsme absolvovali prohlídku úžasné soukromé sbírky veteránů s drobným občerstvením, poté přes Šumperk do Opavy. Už v této první etapě došlo u jedné posádky pro poruchu stroje k výměně vozidla a další posádka pro poruchu vůbec nedojela. Posádka lékařského doprovodu se po menší dopravní kolizi vrátila zpět domů. My na voze Aero 1000 jsme první etapu zvládli za 10 hodin 30 minut bez problémů, pouze s výměnou žárovky koncového světla.

2. den – 2. etapa v délce 414 km vedla přes Ostravu, Čadcu, Žilinu, Ružomberok, okolo Tater do Popradu, dále přes Levoču, Spišské Podhradí a Prešov do Košic. Aerovka jela celou cestu bez jakékoliv závady.



Levoča



Okolo Tater

Motor jen ševil, jízda slovenskou krajinou, a hlavně okolo Vysokých Tater s větrem ve vlasech, byla úžasná. Krátká prohlídka Levoči a oběd na Salaši pod Spišským Hradem za krásného slunečního počasí vše ještě umocnily. Košický veteránský klub Cassovia Classic nás přivítal v Městském parku v Košicích skvělou atmosférou, podtrženou dobovou hudbou a uvítacími wellcome drinky, které byly k dispozici až do pozdních nočních hodin. Během této druhé etapy odpadl pouze jeden stroj, většina účastníků pak odpadla v noci po vydatné neomezené konzumaci wellcome drinků. My na našem Aero 1000 jsme dorazili do cíle této druhé etapy jako jedni z prvních za 11 hodin a 55 minut a to včetně hodinového oběda.



Spišský hrad v dáli



Košice



U primátora Košic ing. Jaroslava Polačka

3. den byl dnem volna a v režii Cassovia Classic, kdy pro nás košický veterán klub připravil celodenní program s prohlídkou Košic. Všechny účastníky jízdy naložil vláček a provedl nás celým nádherným historickým centrem Košic s komentovanou prohlídkou významných památek, dále jsme absolvovali prohlídku muzea s košickým zlatým pokladem, včetně oběda v muzeu. Ve večerních hodinách jsme pak byli všichni pozvaní k primátorovi města Košice na slavnostní raут.

Jiří a Gabriela Čekanovi

– Dokončení v příštím čísle –

Putování za přáteli AERO aneb 2. koronavirové setkání AERO v Bad Nenndorfu 2021

Bývá zvykem, že vítěz soutěže napíše své zážitky z AERO-setkání, což se i tentokrát stalo a příspěvek jste si mohli přečíst v minulém Aerovkání. Michael Strauch mě ale oslovil s přáním, abych napsal pár řádků o naší cestě aerovkami po ose z Čech do Bad Nenndorfu, místa loňského jubilejního 40. setkání přátel AERO. V širší rodině aerovkářů jsme patrně stále považováni za vzácný druh, jenž



odmítá přistoupit na šetrné převážení veteránů na přívěsech a po vlastní ose pak svolí jezdit jen v krajních případech, tj. při samotné soutěži a snad ještě na nějakém kratším výletu. Taková cesta by pro nás však ztratila nádech romantické dovolené a změnila by se ve všední stresující zážitek.

Zjistili jsme si, že do Bad Nenndorfu nás čeká dobrých 600 km, což se sice i s aerovkami dá za den teoreticky ujet, ale určitě bychom nebyli schopni být na místě dle představ pořadatelů v 16 hodin. Bylo rozhodnuto, že první den cesty pojedeme bez větších přestávek do pozdního odpoledne, bez ohledu na ujeté kilometry, a tehdy začneme hledat příhodné místo k přenocování. Na druhý den cesty si ponecháme přibližně kolem 200 km.

Napříč naší zemí to každý dobře zná (bohužel), a také proto již po startu nastaly odklony od společného dálkového itineráře a každý zvolil svoji osvědčenou cestu k hranicím. Předpokládalo se, že se skupina po individuálních jízdách sejde až na hraničním přechodu – Hoře sv. Šebestiána v Krušných Horách. Jak snadné.

Před hranicemi všem posádkám Maruška Petschkeová rozdala pečlivě zpracovaný itinerář s vyznačenými městy a čísly silnic na území BRD. Při zodpovědném přístupu velmi dobrá pomůcka! Pro případ, že bychom se zase někde ztratili, bylo jasné, kudy jedou ostatní. Problémem pak mohou být zakotvené návyky jednotlivých posádek jezdit podle mapy (nemusi se to uhlídat) nebo nekriticky důvěřovat svoji navigaci. I v tomto případě dochází k rozporům díky různým zadáním. Každý uživatel má navolený jiný jízdní režim a jiný typ navigace. K dezorientaci přispívá i neskutečné množství objížděk a čelo kolony zastává každou chvíli někdo jiný, aby vystřídal nervy rozdrásaného předchůdce. Udržet vedoucí pozici ani s chladnou hlavou nelze déle než 150 km. V dobách našeho „mládí“ jsme se chybám vedoucí posádky dokázali zasmát a řídili jsme se vtipnou filmovou hláškou „Jedeme zkratkou, je to sice dál, ale o to horší cesta“. V našem věku už by nám to mohlo být zase jedno, i když z jiných důvodů. Není. Starého psa novým kouskům nenaučíš. Přátelé spolucestující mi jistě prominou, ale mladý pes s námi nebyl.



Rozmazaná večerní fotka příjemného hotelku Kaiserhof v Kelbre.

Odpoledne jsme s Evou jeli sluncem prozářeným dnem v čele aero-konvoje, což je ze shora uvedených důvodů vždy „za trest“. Domnívali jsme se, že je odsouhlaseno kolem půl páté začít hledat příhodné místo k přenocování. Poměrně brzy jsme ve městečku Kelbra s celou formací za zády odbočili do centra a vzápětí se před námi objevil sympatický hotýlek. Kupodivu byly k mání pokoje pro všechny čtyři posádky a když bylo vše potřebné s panem hoteliérem dohodnuto, dokonce i parkování našich oldtimerů na dvoře, ozval se aerovkářský hlas – Vox populi, vox Dei. Ostatní byli názoru, že by bylo dobré ještě ujet alespoň dalších 50 km. Vzdálenost do cíle by se tak pochopitelně zkrátila. OK, jak je libo. Unavení jsme s Evou v hotýlku zůstali sami. Do Bad Nenndorfu zbývalo jenom 200 km.

Naši přátelé pokračovali v cestě, zatímco my jsme usedli k výborné večeři s oblíbeným kvasnicovým pivem. Slunečný den se pomalu přechyloval ve vlahý letní večer a my jsme se šli projít po záhadném městečku. Byli jsme mile překvapeni, v jak krásném historickém sídle jsme zakotvili.

V pátek ráno jsme se probudili do deště. Než jsme vše sbalili a naložili do auta, vysvitlo slunko a otevřená aerovka uháněla k Bad Nenndorfu. Bez jediné objížděky, bez jediného „zakufrování“ a bez závad jsme do cíle dorazili kolem druhé hodiny odpolední. Jako první z naší skupiny.

Náš literární příspěvek nemá být popisem průběhu samotné soutěže, ale přesto si neodpustím pár postřehů. Předně jsme ocenili itinerář. Při troše pozornosti se nedalo zbloudit. Navíc musela být posádka při soutěži stále ve střehu, protože hledání určitých scénérií podle fotografií nebylo za jízdy jednoduché. Zřejmě jsme v minulosti již vyčerpali schopnost nehromadit trestné body, a tak nějaké přijatelné umístění bylo v nedohlednu. Protože víme, jak těžká je příprava podobné soutěže, tak pořadatelům nezávidíme



Naše společné foto se sousoším „obyčejných ženských“. „Ale, ale, Honzo Kloostermane, co ta ruka! Aby to nebylo nějaké to „korektní“ me too!“



Dan Dick nám úžasně tlumočil komentář naší průvodkyně.

nést tohle břemeno ještě v tak nejisté době. Nikdo neví, jaká omezující opatření vlády přes noc vymyslí.

Večerní vyhlášení vítězů se nás – českých posádek, jak jsem již řekl, netýkalo. Až na malou drobnost: cenu za 30. účast na evropském setkání pro mne. Jenže my jsme byli v Bad Nenndorfu teprve na 29. setkání a chybičku v počtech už nešlo zastavit. Už se těším na příští setkání až nepozorovaně dáme pořadatelům cenu zpět a budeme zaslouženě vyhlášeni při 30. účasti ...

Za zmínku stojí výlet do krásného historického města Celle, bohatě vyzdobeného vtipnými sochami „obyčejných lidí“. Velmi temperamentní dáma nás provedla zámekem a dalšími pamětihodnostmi města. Poutavě vyličila historické události a zmínila i jeho ponuru historii za 2. světové války.

Zpáteční cestu jsme naplánovali se zastávkou v Kasselu u naší přítelkyně Bédi Strozové. Navigace nás i tentokrát bezpečně dovedla až před její dům. Aerovky měly v kolech dalších téměř 200 km. Mnozí z aerovkářů si jistě ještě pamatují na Bohouše (Gotlieba) Stroze, manžela Bedřišky, jenž v Kasselu v minulosti uspořádal také evropské setkání.

Druhý den cestou z Kasselu bylo opět horko, slunečno, bezvětří a aerovka nás bezpečně vezla k domovu. Jeli jsme již sami a první plánovaná zastávka, mimochodem velice zdařilá, se konala v Rotenburgu an der Fulda. Prošli jsme si zámecký park, malebné uličky i staré město za mostem. Poté jsme nasedli do rozpálené aerovky a odfrčeli do Bad Salzungen. Spokojili jsme se pouze prohlídkou lázeňské části s kavárnami a parky. U stánku jsme si dali bratwurst v rohlíku, v kavárně ledovou kávu



Zámek a dekorativní sochy v Rotenburgu an der Fulda.

a vydali se na závěrečnou část dne s úmyslem najít zavčas ubytování na jednu noc. Komplikace nastala za Rudolstadtem, kde se navigace rozhádala se silnicí a zatvrzele nás opakovaně zavedla do lesa, kde silnice končila nově vysázeným lesem napříč vozovkou. To je trest za to, že se navigace včas neaktualizuje i za ignorování dopravní značky – **slepá ulice**. Pán Bůh mě ale měl rád – přátelé s námi nebyli – to by bylo řečí.

Ztratili jsme hodně času a aerovka, jako kdyby si toho byla vědoma, nás ladně vyvedla z města až na zcela novou silnici vedoucí daleko od městské zástavby. Navigace nám tvrdošijně sdělovala, že jedeme po polích, lesem a někdy i po vodní hladině, ale aerovka věděla své a uháněla až 100 kilometrovou rychlostí k zatím abstraktnímu cíli.



*Tak to je konec světa?
Ne, jenom konec silnice.*



Noční procházka Saalfeldem – no řekněte, není to romantika sama?

Tak se stalo, že jsme zastavili téměř v 19 hodin v nejbližším městě Saalfeld u prvního hotelu, který jsme spatřili. Byla to hned z několika důvodů trefa do černého. Nejen, že městečko bylo velice krásné, ale i hotel byl velmi příjemný. A kupodivu nečekaně levný. Inu konec sezóny. Dostali jsme apartmán s kuchýnkou a dvěma pokoji, zkrátka komfort. Pan hoteliér nám dokonce doporučil zaparkovat aerovku na jeho soukromém pozemku za hotelem.

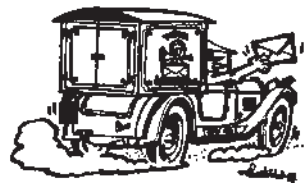
Vyprahlí po nekonečné cestě parným dnem jsme usedli do hotelové restaurace a kvasnicové pivo v nás jen zasyčelo. Dal jsem si pečeného pstruha, mimochodem velmi dobře připraveného. Skutečný gurmán by jistě řekl, že ryba má plavat v bílém



vině. Já z vlastní zkušenosti vím, že pstruhovi se příjemně plave také ve třech dobrých pivech. Po večeři nás vlahý večer opět vylákal na procházku krásami města s mnoha historickými stavbami. Ulice byly již téměř liduprázdné, zato kavárny a restaurace životem klokotaly. Měli jsme aspoň pro tuto chvíli pocit, že nějaký hloupý koronavirus je již minulostí.

Poslední den se už začalo kazit počasí. Přestože poměrně často poprchávalo, střecha aerovky zůstala schovaná. Domů jsme dorazili lehce prochládlí, na tachometru o 1700 km více. A bez defektů (!). Ani pro nás to není samozřejmostí. Přes pár malých komplikací a závěrečnou nepřízeň počasí jsme absolvovali zase jeden báječný neopakovatelný výlet, zažili setkání s milými přáteli v příjemném prostředí a to není vůbec málo. Už teď se těšíme na zážitky příští, snad nám to zdraví dopřeje.

Eva a Josef (– JK –)



„Záhada“ rozluštěna. Několik aerovkářů se redakci ozvalo s vysvětlením původu odznaku otištěném v minulém Aerovkáři. Za všechny znalce vysvětlení Karla Šebesty: *S.P.A.A. (Spolek přátel automobilů Aero) byl Štěpán Zapadlo a Brandýský okruh.* Měl i webové stránky, ale už to asi zrušil.

K čemu jsou nám historická vozidla?

Nechci začínat nekonečnou diskuzi o originalitě, ale po přečtení článku Petra Klusáka je nutno odpovědět. Na otázku „k čemu jsou nám historická vozidla...“, je lehké odpovědět: K ježdění. Další jeho nemístné poznámky svědčí o tom, že nemá žádnou zkušenost s jízdou veteránem v dnešním provozu, a proto nezná ty situace, kdy se na vás lépe třítunový SUV, za volantem digitálně řízená osoba, která se stará více o svůj mobil než o dopravní situaci. To jsou momenty, které vás nutí zlepšit viditelnost koncových světel, obzvláště při 6 voltové originální instalaci. Je nutné si uvědomit, že co se týká originality, jsou dvě měřítka: A) 100% originální muzeální kusy, B) Veteráni fungující v dnešním provozu, který si vynucuje určité úpravy. Vážím si všech, kteří s veterány jezdí a je naprosto nepatřičné je za to kritizovat! To může pouze někdo, kdo neví, o čem mluví! Navíc jsou tyto úpravy provedeny tak, aby se mohly vrátit do originality.

Nestačím se pak divit, když samozvaný papež originality, pan Klusák, nabízí opravu vodního čerpadla A 50, která dostala v rozporu s originalitou gufero, což není ani lepší, ani nutné.

Fr. Budinsky

Začít nebo nezačít polemiku o tom co ještě je historické vozidlo?

Pan Petr Klusák ve své kritické reakci na článek o možnosti použití LED součástek začal, nebo lépe řečeno se vrací k diskusi o tom, co je a co není vhodné použít v historických vozidlech. V první řadě musím jako autor kritizovaného článku podotknout, že nikdo není nucen ve svém vozidle kteroukoliv myšlenku z článku použít. Článek jenom popisoval některé – ano, dnešní – technické možnosti řešení, pokud někdo řešení hledá.

Faktem je, že se s našimi historickými vozidly pohybujeme v dnešním provozu. Dnešní provoz má úplně jiný charakter, než měl provoz na silnicích v době našich veteránů. Je hustší, uspěchaný.... Z mého skromného hlediska je první prioritou bezpečnost. Na bezpečnosti se nejvíce podílí: řízení, brzdy, kola a pneumatiky a samozřejmě i osvětlení. Problematika špatně viditelných světel, hlavně u 6 V systémů, byla už častěji popsána v různých médiích. Že naše Aerovka nezaflekne před nosem moderního vozu na křižovatce tak, že by moderní vůz nezabrzdl, to tedy ne, ale na to musí řidič moderního vozu vidět, že Aerovka brzdí. A nelžeme si do vlastní kapsy: za slunečního dne třeba ta brzdová světla je více nevidět než vidět.

Je hodně dalších elementů, kde děláme na veteránech kompromisy. Třeba původní brzdové obložení obsahovalo asbest. Určitě ho tam dnes asi nemá nikdo, kdo s autem jezdí, protože ho asi ani nesežene. První Aero 30 a vlastně všechny litry jezdily na metrických pneumatikách průměru 400 mm. Kolik jich znáte dnes? Kromě našeho čerstvě zrenovovaného litra já tedy neznám žádné. Jezdí se na 16-kách, předělávají se ráfky a nikdo toto řešení nezatrácuje (zatím). Že zapalování u cinkáčů – tedy hlavně konstrukce kladívek – je špatné a nespolehlivé, ví asi každý, kdo cinkáče někdy měl. Nahradiť kontakty moderním bezkontaktním modulem já osobně nepovažuji za hřích, ale za zlepšení spolehlivosti a bezpečnosti v dnešním provozu. Zase ale platí: každý si může tento problém řešit podle sebe. Podobně nepovažuji za přestupek doplnit termosifonové chlazení citlivě přidaným vodním čerpadlem nebo elektrickým ventilátorem, aby se motor na každém semaforu nepřehříval. Je hodně dalších změn, které naši veteráni musí mít. U nás v Německu musíme mít varovné blikáče, na Slovensku musí veteráni mít zadní mlhovku, přiznám se, že nevím, co platí v jiných zemích.

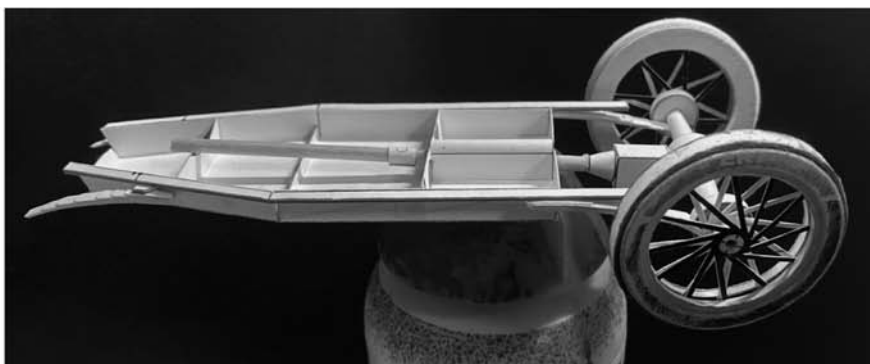
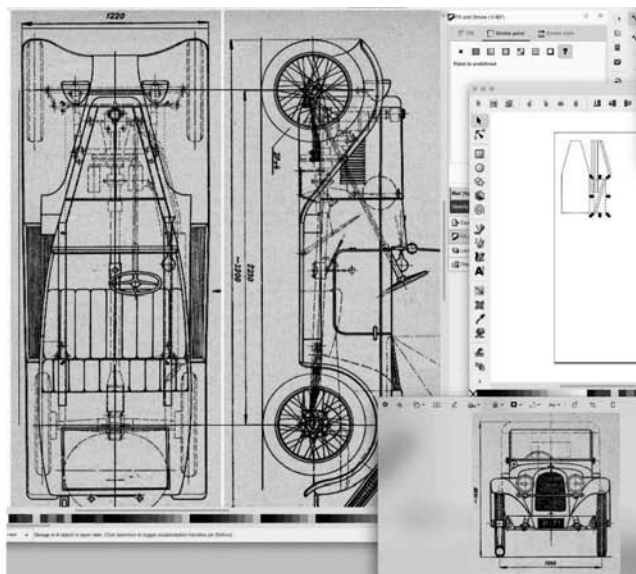
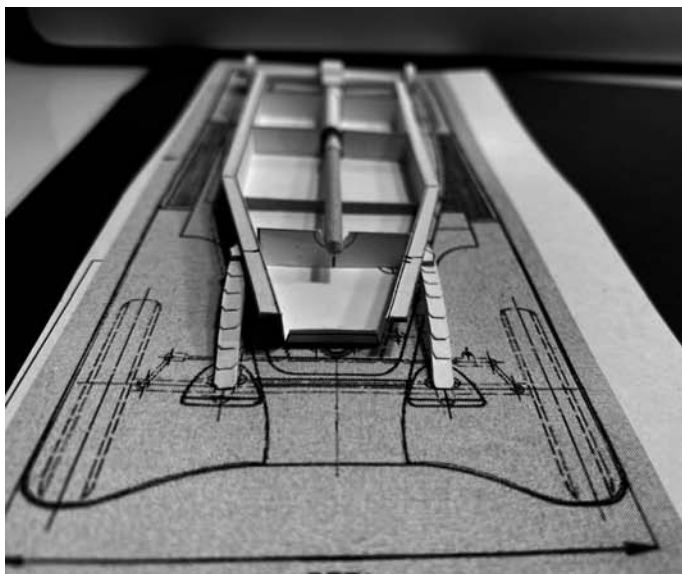
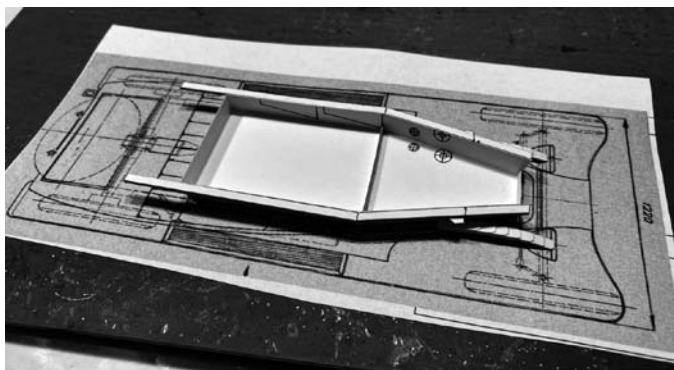
Já osobně jsem při renovaci našich vozidel hodně konzervativní a dám si záležet na původnosti. Akceptuji kompromisy, které považuji za důležité pro běžný silniční provoz.

Daniel Dick

Dobrý den, obracím se na Vás s prosbou.

Jsem velký fanda do papírových modelů a zároveň do starých československých aut. Chtěl bych si vytvořit sbírku papírových modelů alespoň základních verzí těchto vozů. Svůj počín jsem začal vozy AERO. Bohužel sehnat nějaké solidnější plány je pro mě obtížné, protože žádné kontakty na majitele veteránů nemám. Chtěl bych se tedy zeptat, zda byste nevěděl, kam se obrátit. Jedná se mi o jednoduché rozměrové plány a pohledy. Pokud byste třeba věděl o nějakém sběrateli, kterého bych mohl kontaktovat, byl bych moc rád.

V příloze posílám ukázkou ze začátku stavby Aero 500, abyste věděl, že to myslím vážně. A kdybyste věděl o nějakém sdílném majiteli tohoto vozu, ke kterému bych mohl přijet a vyfotit si, co mi není jasné, bylo by to parádní.



Díky moc a omlouvám se za nevyžádaný email.

S pozdravem Štefan Kocian – Chrudim
e-mail: stefan.kocian@edera.cz

Pozdrav z chorvatského Záhřebu

*Váženy,
do předu Vás zdravím a přeju všechno nejlepší.*

Tedy v Zagrebu máme Společnost Horvatsko – Česky přátelství a magazin SUSRETY. Občas tám píšu. Mám velký zájem pro AEROVKY. Prosim adresu kam se možu hlasit.

Děkuji, a zdravím Vás

Branko Modlic

To je autentický přepis dopisu pana Branko Modlice z chorvatského Záhřebu. Pan Modlic nám dále poslal několik výstřížků z časopisu SUSRETI. Nedalo mi to a jeho vyprávění jsem automatickým překladačem převedl do češtiny.

Često nepodnošljiva lakoča sjećanja ili

MOJA AEROVKA

Často nesnesitelná lehkost paměti aneb MOJE AEROVKA

Kdybych se průměrného Pražáka, možná radši staršího, zeptal, co mu leží nejvíc na „srdci“? Hašek, české pivo, dobrá muzika nebo aerovka, odpověď by mohla být opravdu pestrá. Pro mnoho „fanoušků“ (vášnivých příznivců) by však byly aerovky na prvním místě.

Co to vlastně aerovky jsou?

Ve svém základním určení jsou to auta, vozidla, samohybná vozidla a ve všem ostatním jsou to umělecká díla, pohyblivé předměty, které jsou hluboko v povědomí každého Čecha, česká nostalgie par excellence, samozřejmě i současnost a mnohem, mnohem více.

Dokážete si představit tu scénu, kdy poprvé jedete na jaře Prahou a hned vedle vás, podél Vltavy, stojí neuvěřitelně krásné autíčko. Bylo to, jako by teď vyjelo z továrny a ne tehdy v roce 1931. V něm starší, ale vlastně čím dál tím mladší řidič, v obligátní kožené řidičské helmě a brýlích. Tak to je Aero 500, jednoválec (zvláště zvonící při startování), nejmenší ze všech modelů. Výroba skončila před modely Aero 30 a Aero 50 HP. Na svou dobu to byly nezvykle dynamické vozy, které slavily vítězství na světových závodech a dosahovaly velkých úspěchů.



*Výstava v centru Záhřebu 8. června 2014.
Branko Modlic s aerovkou*

Jak tedy vlastně tato pohádka (bajka) o aerovkách začala?

Ve 20. letech 20. století došlo k velkému pokroku v rozvoji průmyslových zemí ve vývoji motorů všeho druhu. Právě v té době přestalo být auto zábavou a sportem pro privilegované a stalo se stále více pomocníkem člověka a přijímaly ho široké masy občanů, ti s menšími kapsami. Proto ve spěchu, z konkurenčních důvodů, byly učiněny pokusy zkonstruovat malé a levné auto (výrobně, cenově a provozně – pro 2-3 osoby). V ČSR se to nakonec podařilo konstruktérovi Břetislavu Novotnému, který po několika pokusech spolupracoval s pražskou vysočanskou leteckou továrnou AERO a jejím majitelem JUDr. V. Kabešem. Byl připraven na velkou konkurenční válku s ostatními automobilkami v ČSR i mimo ni.

V roce 1928 byly postaveny první dva vozy Aero 10 HP – jednoválec 500 ccm, při plném zatížení 460 kg, max. rychlosti 70 km/h a spotřebě 6 litrů/100 km. Mělo dvě sedadla vpředu a jedno vzadu uprostřed, což prý bylo – pro tehdy! Po dalších vylepšeních a zkouškách byla v květnu 1930 zahájena sériová výroba 100 vozů. A tak to začalo. Všichni ho zbožňovali, milovali a chtěli! Prodeje šly skvěle! Mohlo to být jiné, když se vyráběla auta v továrně na letadla z prvotřídních materiálů a ještě lepšími řemeslníky? Kde byl jakýkoliv problém nemyslitelný, protože letadla vyráběly tytéž ruce. K továrnímu týmu se brzy přidal tehdejší „Schumacher“ pan Bohumil Turek, který se s aerovkou vydal doslova dobýt svět. Turek tak zvítězil v září 1929 s Aero 10 HP na pražském autosalonu, když na trase Praha-Brest-Praha-Hamburk-Praha ujel za 184 hodin 3.718 km. A příští rok opět vítězí na pražském autosalonu! Moderní Evropa je tady.

Našinec, mistr činohry Národního divadla Zvonimír Rogoz (pozn. red.: *chorvatský herec a režisér působící v Praze*), si i přes divadelní

povinnosti a se svými fanoušky nenechává ujít start hvězdicového závodu 10.592 km směr: Praha-Brest-Praha-Paříž-Curych-Lyon-Barcelona-Casablanca-Marakeš-Agadir-Praha. V roce 1931 vyrazila malá aerovka do Španělska. Ke dvěma řidičům se přidala i paní Turková. Cíl: Manzaneres. Odtud míří do Berlína na berlínský autosalon. Jízdně má závod velmi zajímavé podmínky. Vyhrává nejmenší auto s největším počtem ujetých kilometrů. Přes Pyreneje ve sněhové bouři se prodrali až do Berlína k novému vítězství. Čeká je ale malý problém. Na hostinu neměli vhodné obleky, ale kamarádi pomohli a pohotově je přivezli z Prahy. V tom závodě porazili i slavného Hanse von Stucka, který se svým Mercedesem vyrazil ze Sicílie. Vše šlo filmovým tempem! Rozvíjí se výroba větších a luxusnějších aerovek a také ruční výroba firmy Sodomka.

Ještě v roce 1930 byl v Praze založen Aero Car Club Praha, který existuje dodnes a vydává svůj časopis Aerovkář. No, je úžasné, že jste stále živí a zdraví spolu se svými aerovkami. Pro první majitele těchto vozů neexistoval způsob, jak by se jich mohli vzdát. Kdo ví, možná někteří z nich žijí dodnes?

Jak ten příběh končí?

Druhá světová válka zastavila výrobu aerovek, ale ty se dostaly do automobilové i každé další historie, do rukou fanoušků a obdivovatelů automobilových veteránů, kteří zdokumentovali jejich více než desetiletou éru. Dnes jsou radostí a vzpomínkou pro mnoho aktivních účastníků nebo jen fanoušků. Po pravdě řečeno, za 45 let různých variant ruské a socialistické Kalvárie bylo mnoho vzácností odvezeno z Čech a Slovenska a propašováno do zahraničí. Dnes je většinou můžete vidět uchované v různých soukromých sbírkách automobilových veteránů na západě.

Pro čtenáře by bylo nakonec nepředstavitelné nepřipustit, že i signatář tohoto článku má svou aerovku 662 (pravda jen v představě) zaparkovanou obvykle začátkem podzimu na pražském sídlišti Prosek, někde v okolí hospody Severka.

* * *

Pozn. red.: Když jsem se rozhodl přepsat chorvatský text pro možnost automatického překladu, tak jsem si naivně myslel, že mu budu aspoň trochu rozumět. Ale kdepak, přesto, že je chorvatština také slovanský jazyk, neměl jsem šanci. Když se člověk nad některými slovy zamyslí, tak najednou zjistí, že přeci jenom jsou češtině podobná. Název časopisu SUSRETI znamená SETKÁNÍ. Slyšíte v tom názvu již málo používané „jit někomu v ústrety“, tedy se s ním setkat? Panu Modlicovi také odpustíme některé nepřesnosti v textu o historii firmy AERO.

– JK –



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 19 – Brzdy Aera 1000.
 str. 20 – Ložiska diferenciálu AERO 30 a 50.
 str. 20 - 21 – Difuzor v karburátoru má nebo nemá být?
 str. 21 - 22 – Jak jsme řešili vyřešené aneb Znovuobjevení kola.
 str. 22 - 23 – Poruchy dynam SCINTILLA.
 str. 23 – Inzerce.



Brzdy Aera 1000

Litra jsem koupil a začal renovovat v roce 1988. Když jsem ho na nákladním přívěsu přivezl, tak ho přátelé ohodnotili jako předražený šrot.

Brzdové obložení jsem tehdy nanýtoval a použil jsem to z vozů Škoda Felicie, kterou jsem měl v garáži.

Auto mi nikdy moc nebrzdilo, tak jsem si před časem řekl, že s tím musím něco udělat. Začal jsem tím, že jsem nanýtoval moderní, černé brzdové obložení prodávané v pásech.



Daleko složitější byla další úprava.

Na srazech majitelů vozů Aero jsem si všiml, že u vozu A 1000 jsou použity dva různé typy unášeče kladek, mezi kterými je vedeno brzdové lanko k předním a zadním brzdám.

Já jsem měl v autě unášeč kladek, u kterého je osa trubky brzd s brzdovým pedálem totožná s osou spodní kladky. Při tomto uspořádání je páka ovládající přední brzdy cca 25 mm, páka ovládající zadní brzdy cca 7,5 mm.

Druhé řešení mělo brzdovou trubku umístěnou uprostřed mezi osou vrchní a spodní kladky unášeče, tady je dosaženo rovnosti délek pák. V tomto případě jsou pod unášeči v blatnicích vytvořeny prohlubeniny, aby se tam níže umístěný unášeč vešel.

Nevím, kterých provedení bylo vyrobeno víc, ale u toho druhého provedení přední náprava brzdí lépe.

Na nalakovaném voze udělat prohloubení předních blatníků a nezničit lak bylo náročné, ale podařily se. Boky a dno této prohlubně jsem udělal modelářským způsobem z překližky laminované epoxidem a tkaninou. To jsem po nalakování přišrouboval zespodu k blatníku.

Při první jízdě ale přišlo nemilé překvapení, auto brzdilo lépe, ale ne dobře.



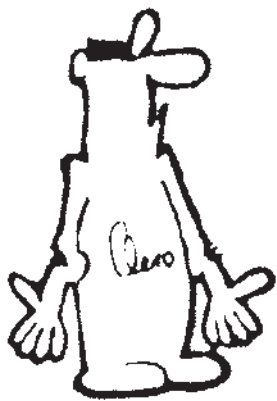
Takže zbyla poslední možnost. Nechat u profilů nalepit brzdové obložení dle jejich doporučení, vyrobit si přípravek na opracování nalepeného obložení tak, aby vnější plocha obložení byla přesně kruhová a její průměr byl o 0,5 mm menší než vnitřní průměr jednotlivých brzdových bubnů.

V příloze zasílám typy unášečů kladek a foto přípravku na opracování brzdového obložení.

Až tento poslední pokus byl úspěšný a opět mám odvahu s litrem jezdit v provozu, jaký v Brně je.

Zdraví Ing. Petr Puškáš

Ložiska diferenciálu AERO 30 a 50



„Není ložisko jako ložisko, i když má stejné označení“. Na výkresu Sestava diferenciálu L 3204 je uvedeno ložisko SKF 6014 ($\varnothing$ 70/120/14), výkres datován 26.11.1936. Platí do 45. série 50. vozu. Tento výkres je nahrazen výkresem Sestava diferenciálu L 3260, datovaný 28.11.1940. Platí od 45. série 51. vozu. Zde je ložisko označeno SKF 6014X a má rozměry $\varnothing$ 70/110/20.

Ložisko SKF 6014 má katalogové číslo L 3038 jak pro A 30, tak i pro A 50. V seznamu MD-6 (vydalo Ministerstvo dopravy v r. 1954) má toto ložisko dvojí označení – L 3038 a L 3038/A. Původní označení ložiska bylo AE 70.

Zjišťoval jsem, zda se vyrábí toto ložisko původních rozměrů, údajně už ne; snad je někde „zapomenuté“ ve skladech.

Petr Klusák



Difuzor v karburátoru má nebo nemá být?

Tahle téměř Hamletovská otázka aerovkáře Petra Šlimara, jestli má nebo nemá být v karburátoru SOLEX pro aerovky difuzor, mě zaskočila. Musím přiznat, že jsem nevěděl, oč se jedná. V původní technické dokumentaci k aerovkám se o difuzoru nepíše a já jsem si ho, nevím proč, dával do spojitosti s emulzní trubicí. Znalcům se za neznalost omlouvám. Malé aerovky a později i „třicítka a padesátka“ byly osazeny šoupátkovými karburátory AMAL se vzduchovou klapkou. Přibližně od roku 1938 byl AMAL nahrazen karburátorem SOLEX. Ten se dodával výhradně bez difuzoru a také bez sytiče! Továrna AERO opatřila SOLEX vlastní vzduchovou klapkou.

Na otázku „Co je to difuzor?“ jsem našel odpověď v Encyklopedickém slovníku: „Difuzor je trubicový kanál s plynule se zvětšujícím průtokovým průřezem ve směru toku tekutiny (vzduchu a směsi). Používá se k částečné transformaci kinetické energie tekutiny na energii tlakovou“. Tolik citace a vysvětlení účelu difuzoru. Na zásadní otázku, jestli je pro aerovky difuzor vhodný nebo ne, jsem se obrátil na našeho bývalého technika Pavla Suchého.



Krásný pravý kabriolet AERO 30 pana Šlimara



Difuzor 26 – 30 – 24



Difuzor vložený do sání karburátoru

Ve čtyřtákním motoru je směs nasávána přímo do válců velkým podtlakem. Tím se plně uplatní efekt difuzoru a plnění válců směsí se zrychlí a ještě se zvýší tlak, což je žádoucí.

U dvoutákního motoru se plní směsí nejdříve karter, který je prostorově podstatně větší než spalovací prostor válce. Z toho vyplývá, že dvoutákní motor má proti motoru čtyřtáknímu podstatně nižší plnicí tlak. V případě použití difuzoru se proto u dvoutaktu nevyvine taková rychlost plnění směsí. Jinými slovy, difuzor nezrychlí plnění karteru směsí, takže se díky menšímu průměru difuzoru potlačí jeho funkce a karter se směsí plní méně, což je na závadu. Tato skutečnost se však nemusí příliš projevit, ale motor bývá hlavně při vyšších otáčkách „línější“. Difuzor se proto u dvoutákních motorů nepoužívá.

Další otázkou je, proč by karburátor pro dvoutákní motor neměl mít sytič. Otevřením sytiče se vyloučí okruh hlavní trysky, neboli hlavní obvod (a chod) karburátoru. Do nasávaného vzduchu je přes sytič dodáváno do směsi velké množství benzínu. To vyhovuje čtyřtáknímu motoru pro start. Po nastartování jej většinou ihned uzavřeme (odstavíme). U dvoutákního motoru ale přehlcená směs benzinem způsobuje navlhnutí svíček (ulití motoru).

Pro dvoutaktní motor je vhodná vzduchová klapka, protože při omezení průtoku vzduchu nepřestává fungovat hlavní tryska. Jinými slovy lze říci, že při menším množství vzduchu je množství benzínu ve směsi téměř stejné, ale směs je přiměřeně bohatší. Systém vzduchové klapky je účinný, a to hlavně při různých vnějších teplotách, např. startování v zimním období. Vzduchovou klapkou po nastartování můžeme také lépe regulovat chod motoru, než se dostatečně ohřeje.

Skutečnou chybou by bylo vybavení karburátoru sytičem i vzduchovou klapkou, což můžeme odvodit z výše uvedeného vysvětlení funkcí sytiče a vzduchové klapky.

Pavel Suchý a – JK –



Jak jsme řešili vyřešené aneb Znovuobjevení kola

Když jsme restaurovali našeho litra, tak jsme nejdřív prostudovali snad všechno, co jsme jen našli. Mezi jiným celou sérii článků ze starších čísel Aerovkáře. Články od Jarky Brutarové a Petra Hošťálka nám toho daly opravdu hodně. Myslím, že auto se docela povedlo. Jeden z problémů, který se objevil až nějak příliš pozdě, byla kola. Celý svůj aerovkářský život jsem věděl, že Aero 500 a 662 mají osmnáctky kola, a že litr má šestnáctky. Když jsme koupili nové pneumatiky Heidenau 5,00-16, tak jsme zjistili, že tam něco nesedí. Kola byla samozřejmě vypletená a nalakovaná. Pneumatiky šly namontovat docela lehce, ale nešly vystředit. Ani několika následná demontáž a montáž nic nevyřešily. Auto skákalo místo aby jelo. Ta ovalita byla asi 6-8 mm. V původním prospektu Aero 1000 a také v některém z příspěvků ve starším Aerovkáři jsme pak našli a pochoopili náš



problém: Ta kola jsou metrická a mají průměr 400 mm, což je míň než 16 palců. Jarkou Brutarovou navrhované řešení navařit na ráfek plechovou 3 mm hrubou obruč jsme hned zavrhlí. Hotová, vypletená, nalakovaná kola....

Zajímavé bylo, že se ten problém u starých Barumek, nebo Pneumantů projevil sice taky, ale v o hodně menší míře. V původním prospektu stojí: „Superbalonové pneumatiky 130/40“.

Řešení nám nakonec poskytla firma Michelin, která nabízí sérii metrických pneumatik, hlavně pro předválečné francouzské vozy. Kombinovaný rozměr 130-140x40 je sice ve skutečnosti asi o 5 mm

širší než byl původní rozměr 130/40, ale jinak úplně identický. <https://www.oldtimerreifen24.de/DIVERSE/130140X40-93P-TT-Mi-chelin-SCSS.html?listtype=search&searchparam=130-140%2F40>

Problémem byly také duše. Duše pro pneumatiky 5,00-16 nemají dostatečný objem vzduchu a nevyplnily by pneumatiku. Běžné duše, které by se do nové pneumatiky daly použít, měly jenom šikmý ventil. Ráfek Aerovky má vlastně motocyklový ventil. Hoši z firmy Münchner Oldtimer Reifen nám vybrali duše se správným objemem a rozměrem a převulkanizovali kovové ventily s tlustým dříkem. Po namontování jsme ještě nechali všechna kola také klasickou metodou vyvážit. Když už, tak už. Jako závaží je použit silný (a nikomu to neříkejte) olověný drát, který se namotá v příslušné délce (tedy váze) na dráty výpletu. Elegantní!!! Ještě bylo zapotřebí sehnat správné čepičky na ventily. Ty se našly přes ebay v Americe.



Mechanici v servisu kola nafoukali na 1,8 atm, že to tak asi odpovídá jejich zkušenostem. První jízda ukázala, že ta zkušenost pro Aerovku neplatí. Metodou otláčku pneumatiky na čistý papír jsme postupně snižovali tlak a měřili rozměr otláčku naolejovaného pláště na papíru. Při nahuštění na 1,2 atm se nám otláček zalíbil a bylo určeno. V příručce pro Aero 500 je napsáno: „Není radno jezdit na tvrdých pneumatikách. Co se ušetří na gumách, ztratí se dvojnásob na voze. V různých příručkách jsou udávány tlaky, jak mají být pneumatiky nahuštěny. Pumpujeme je raději méně. Jako

všeobecné pravidlo platí, že se mají promáčkнуть tolik, aby se asi v délce 12 cm dotýkaly země.“

V knížce Malý vůz pro velké cesty jsme později našli: „Pneumatiky vozu AERO jsou předimenzovány, takže se jen zvolna opotřebují a také možnost propíchnutí je značně snížena.“

„Jsou-li pneumatiky přehřáté, vůz špatně sedí a otřásá se, na škodu svého mechanického stavu. Hustěte raději méně! Co ztratíte na pneumatikách, ušetříte na stroji a na pohodlí. Předepsaný tlak: Přední kola: 1 atm, Zadní kola: 1¼ atm, Náhradní kola: ¾ atm, potom dohustit.“ A tak těch našich 1,2 atm docela odpovídá.

Náš litr má nejboubeletější kola v okolí, jede se na nich výborně. Mají za sebou 1000 mil československých 2021. Musím také přiznat, že hodnota vozu poměrně dost narostla (nebo jenom náklady renovace?).

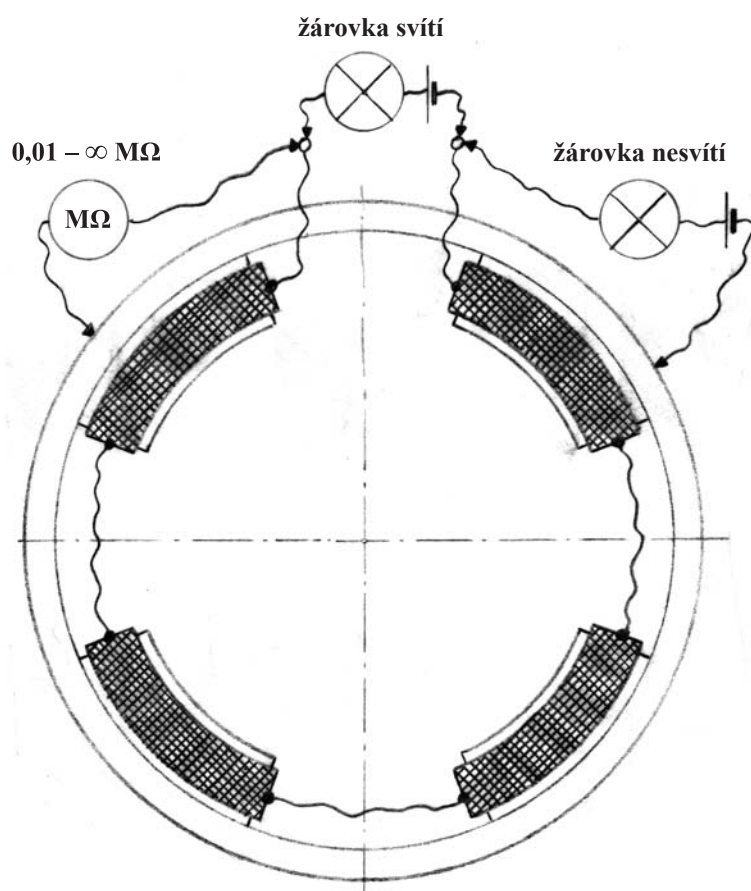
Daniel Dick

Poruchy dynam SCINTILLA

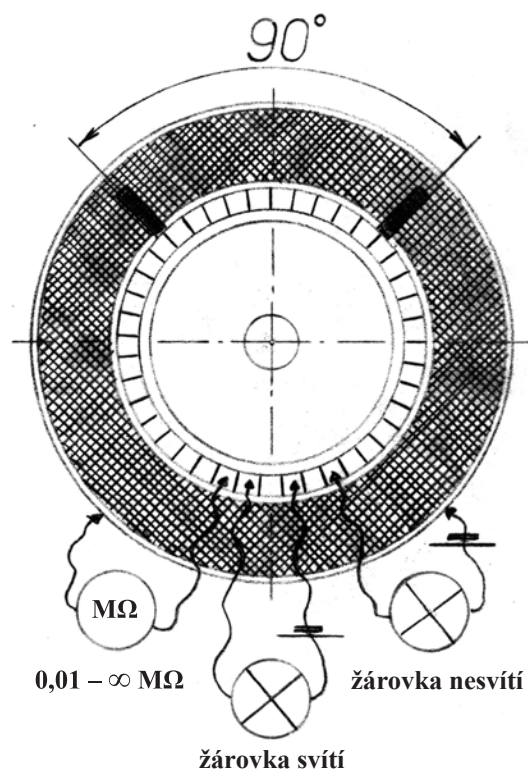
Článek o poruchách dynam Scintilla není určen elektrikářům, jimž zřejmě nic nového neřekne, ale je určen aerovkářům, kteří se nebojí podívat dynamu na zoubek.

Námi používaná dynam jsou derivační (těž paralelní) – statorové (budící) vinutí je zapojeno paralelně (vedle sebe) s vinutím kotvy (rotoru). Poruchy dynam se projevují výpadky napětí, případně dynam přestane fungovat úplně. Pro vyhledání poruchy je ideální mít dynam rozebrané a propojení statorového a kotvového vinutí rozpojená. Než ale začneme dynam demontovat z vozu, je nutné vyloučit jakoukoliv vnější závadu – **předně musíme zjistit, zda funguje regulátor (relé)!** Funkce regulátoru byla velmi podrobně popsána v nedávné minulosti.

Dynamy pracují v aerovkách déle než 80 let! Izolace vinutí po tolika letech již není v dobré kondici a bývá příčinou poruch. Řekněme si, co jsme schopni v domácích podmínkách zjistit a změřit.



Obr. 1



Obr. 2

Stator dynam

Na obr. 1 jsou nakresleny 4 cívky budícího vinutí, které jsou mezi sebou propojeny v sérii. Jádra cívek jsou z měkkého železa, které se zmagnetizuje (vybudí) pokud je po napětím. Ve stavu bez napětí zmagnetování zanikne a v železe zůstane jenom tzv. zbytkový magnetismus. Pokud bychom měli jádra cívek z permanentního magnetu, nemohli bychom napětí na výstupu dynamu regulovat – budící cívky by byly v podstatě zbytečné. Tolik tedy teorie.

Dle obr. 1 použijme autobaterii, ke které určitě najdeme objímku s 6 V (např. 5 W) žárovkou. Žárovka připojená přes baterii k vývodům statorových (budících) cívek musí svítit (na polaritě připojení žárovky nezáleží). Pokud by žárovka nesvítla znamená to, že je budící vinutí přerušeno. Je dost málo pravděpodobné, že by bylo přepáleno přímo vinutí. Spíše dochází k přerušení napojení výstupních laněných vodičů na smaltované vodiče vinutí. V takovém případě zkusíme lehce vodiče zatlačit do cívek. Pokud se vodiče u přerušení dotknou, žárovka se rozsvítí. Také můžeme do propojovacích vodičů mezi cívkami opatrně zapíchnout špendlíky a přes ně žárovkou odzkoušet konkrétní místo závady.

Zkoušku izolačního stavu (obr. 1) provedeme tak, že žárovku s baterií připojíme mezi kovový plášť statoru a vývody cívek. Žárovka nesmí svítit. Pokud by svítila, znamenalo by to, že je izolace vodičů cívek poškozena a vinutí je zkratováno na kostru statoru. Tato závada nebývá častá, ale stává se, že izolace propojek cívek je již hodně ztřešlá a místy odpadá. Závada se projeví až při montáži čel dynamu pomocí svorníků. Ty procházejí těsně kolem vodičů a pokud se poškozeného místa dotknou, tak vinutí zkratují. Doporučuji všechny propojky a oba vývody cívek ovinout izolační páskou.

Na obr. 1 je ještě zakresleno připojení přístroje pro měření izolačního stavu. Tyto měřicí přístroje měří téměř od 0Ω do $\infty \Omega$. Čím větší izolační stav, tím lépe. Při provozních 6 V postačí hodnota $0,01 \text{ M}\Omega$ (megaohmů) = 10.000Ω .

POZOR! Měřicí přístroje izolačního stavu mají vlastní zdroj (baterii) a generují různá napětí. Musíme použít přístroj, který generuje max. 100 V, abychom měřením izolaci neprorazili a nezpůsobili větší škodu!

Kotva (rotor) dynamu

Komutátor kotvy má 41 lamel, do kterých jsou zaletovány vodiče vinutí. Při zkoušce žárovkou (obr. 2) musí žárovka svítit mezi kterýmikoliv lamelami – vodiče vinutí na sebe navazují, takže není možné zkoušet jednotlivé části vinutí samostatně. Mezi lamelami a železným jádrem kotvy žárovka svítit nesmí. S měřicím přístrojem izolačního stavu měříme obdobně jako u statorového vinutí. Na obr. 2 je naznačena poloha kartáčků (uhlíků). Ty tam samozřejmě při rozebraném dynamu nemáme.

Lamely komutátoru jsou od sebe odděleny izolačními vložkami. Stává se, že uhlíkový prach z ubývajících kartáčků zanechá mezery mezi lamelami a protože je vodivý, může způsobit nežádoucí vodivé propojení lamel. Toto změřit nejde, jelikož jsou lamely propojeny vinutím. Preventivně proto proškrábeme mezery mezi lamelami ostrým hrotem z **tvrdého dřeva**. Lamely můžeme lehce přebrousit velmi jemným brusným papírem (zrnitost např. 2000). Dále dobře prohlédneme cínování vodičů v lamelách. Při přehráti se také stalo, že se cín roztavil a vystříkal – na krytu a plášti bývají vidět krůpěje cínu. To svědčí o závažnější závadě, kterou bychom neopravili.

Obecné rady

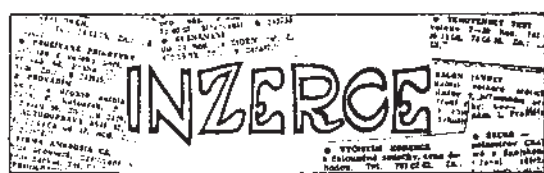
Při sestaveném dynamu zkontrolujeme ještě, zda kartáčky (uhlíky) dobře dosedají na lamely a zda nejsou již příliš krátké. Pokud všechny popsané zkoušky dopadly dobře a dynamo stále nefunguje nebo funguje nespolehlivě, nezbude nám nic jiného než specializovaná oprava.

V kotvovém nebo statorovém vinutí může být tzv. mezizávitový zkrat, což znamená, že jeden nebo několik závitů díky poškozené izolaci je ve zkratu. Závitem nakrátko protéká velký proud, čímž se může vodič vinutí přepálit. Pokud dynamo částečně funguje může dojít k velkému jiskření kartáčků na komutátoru. V domácích podmínkách takovou závadu nelze odhalit a ani bychom ji nemohli opravit.

Teoreticky bychom závadu mohli odhalit měřením odporu vinutí. Celkový odpor je velmi malý a při mezizávitovém zkratu by byl odpor vinutí ještě menší. Jenomže my k takovému měření nemáme žádné dostupné informace. Výrobce neuvádí hodnotu odporu vinutí ani údaje o délce a průřezu vodičů vinutí.

Zapojené a sestavené dynamo můžeme upnout za přírubu do svěráku. Na jeho kostru připojíme – pól a + pól **jenom krátkým „fuknutím“** připojíme na hlavní i budící vývod. Dynamu by se mělo chovat jako stejnosměrný motor a roztočit se. Zároveň by se obnovil zbytkový magnetizmus při jeho případném úplném odbuzení. Toto nikdy nezkoušejte, když je dynamo namontované na motoru! Určitě by s motorem neotočilo a velký protékající proud by jej mohl poškodit!

– JK –



Soudobá inzerce



Prodám: levné časopisy Aerovkář. Ročníky 1966 – 1968 jednotlivá čísla a celé ročníky 1976 – 1979 a 1986 – 1990.

Ing. Jaroslav Drnec mobil: 724 115 073
email: JaroslavDrnec@seznam.cz

Prodám: limuzinu Aero 662, r. v. 1932, po kompletní renovaci v r. 1996. Možná ji znáte, RZ: AER 06-62.
Jiří Vavroušek Tel.: 608 221 808



Prodám: knihu F. A. Elstnera „AERO malý vůz pro velké cesty!“. Rok vyd. 1933 – 1934.

Mobil: 605 546 221

Prodám: vodní pumpu A 30, A 50 po repasi

Mobil: 733 130 457

Prodám: na A 30, 50 ložiska předních kol č. 16115 nová nejetá.

Mobil: 733 130 457

Koupím: starší ročníky Aerovkáře, i jednotlivá čísla, jen originál.

Mobil: 733 130 457

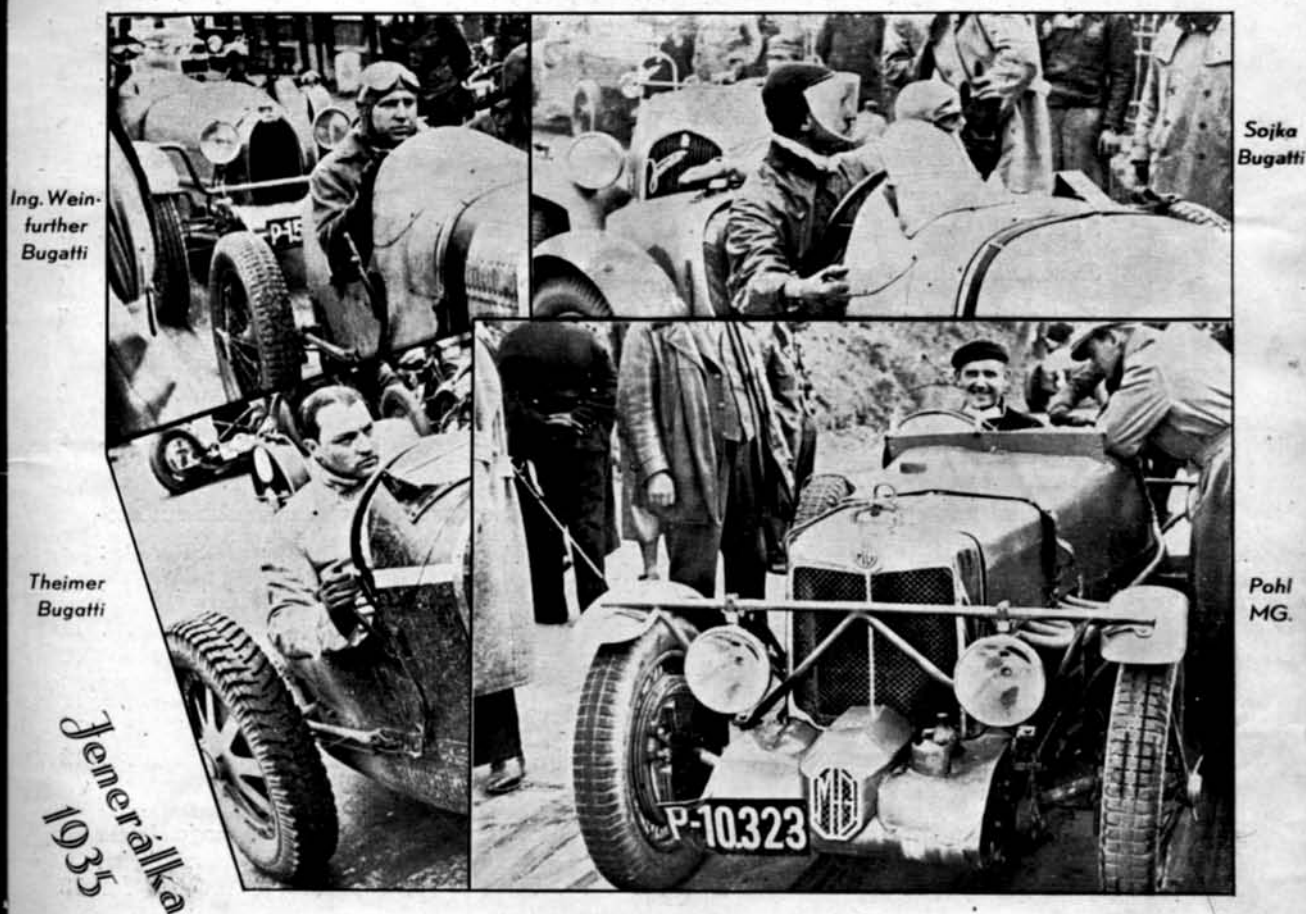
Vyměním: katalog ND A 30 česko-německý zajíný.

Mobil: 733 130 457



Spalovací motor a pohonné látky

Spaz závodníků v ČSR hodnotí význam lihových paliv



30% — 40% — 60% — 68% — 70% lihu!

YDAVATEL: **SPOLEČNOST PRO ZPENĚŽENÍ LIHU S. S. R. O.**

ODDĚLENÍ MOTOROVÉHO LIHU A DYNALKOLU

PRAHA II., NA POŘÍČI 26

● TELEFON SERIE 305-41, 312-51 - MEZIMĚSTSKÝ - ČÍSLO 305-46

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 LXII., číslo 1, r.v. 2022.

Zpravodaj AERO CAR CLUBu Praha, z.s. vychází v tiskové podobě a nesmí být šířen elektronickými médii.

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.