



2013

Aerovkár

Č A S O P I S A E R O C A R C L U B U

ČESKÝ KLUB HISTORICKÝCH VOZIDEL

AERO CAR CLUB PRAHA

Arbesovo náměstí 1, 150 00 Praha 5



č. 2



Vážení aerovkáři,

nestává se mně často, že nechápu to, co mě uhodí v novinách do očí. Titulek článku zněl „Sdílejte auta. Ušetříte a bude kde parkovat, radí ministerstvo“. Než jsem si článek přečetl, nedokázal jsem si pod pojmem „sdílejte auta“ nic konkrétního představit. I dočetl jsem se, že se světově (nebo světácky?) sdílení aut říká car-sharing a že spočívá v tom, že několik osob (řidičů) si pořídí automobil a společně ho užívají. Jsem asi nenapravitelný zpátečník, když jsem do té doby o tomto systému neslyšel ba ani netušil, že v Německu touto formou provozuje společná auta už půl milionu lidí a co víc, u nás několik desítek řidičů.

Článek vysvětloval hlavní důvod podpory systému sdílení aut ministerstvem dopravy – ušetření parkovacích míst – a doporučuje obcím podporu systému.

Dočetl jsem se také, že sdílení aut má mnoho variant. Od jediného majitele vozu, který za peníze půjčuje vůz, což je v podstatě půjčovna automobilů, až po jakési spoluvlastnictví vozidla, kde se spoluvlastníci skládají na pořízení, provoz a domlouvají doby užívání. Bohužel se článek nevěnoval žádným právním vysvětlením. Například jakým typem organizace by takové spoluvlastnictví bylo, jak by se vykazovaly vybrané peníze, co na to pojišťovny v případě havárie a podobných otázek mne napadlo nepočítaně. Celý článek působil dojmem, že sdílení auta je naprosto bezproblémové a vlastně záleží jen na tom, jak se lidé domluví a jen blázen nemůže s tak výborným nápadem souhlasit. A to je podle mne hlavní problém. Jsem asi přílišný skeptik, ale v českých podmínkách by to spíš dopadlo tak, že by jezdil jen jeden vyvolený, pokud by se auto hned neztratilo, nebo by rozeprže byly takové, že by nejezdil nikdo. Až mě mrazilo v zádech při pomyslení takového spoluvlastnictví, když vím, jak u nás končí mnoho partnersko – podnikatelských vztahů. Přesto těm několika desítkám odvážných fandím.

Napadlo mě, že se mnoho majitelů aut již do jakéhosi systému sdílení auta nechtěně zapojilo. Ráno přišli ke svému vozu a nenašli ho – auto již v tu chvíli sdílel někdo jiný a zřejmě navždy. Tenhle náš způsob sdílení auta je na můj vkus však příliš jednostranný.

Co napsat na závěr naprosto neaerovkářského úvodníku? Snad jen toto – **aerovky s nikým nesdílejte!** A v garážích je dobře zavírejte aspoň na tři zámky, aby je nemohl sdílet někdo cizí a Vám nezůstaly jen oči pro pláč.

Myslím, že u nás pro podobný druh nápadů ještě nedozrála doba.

– JK –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zaslání příspěvků do našeho zpravodaje je – **AEROVKAR@EMAIL.CZ**
Redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. Prosíme, uvádějte u dotazů i Vaše telefonní (mobilní) čísla.

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení aerovkáři (ještě jednou toto oslovení),

všimni jste si toho „nenápadného“ odstavečku **!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!** ? Mnozí z Vás ano, o čemž svědčí mnoho příspěvků. Na druhé straně mne často zaskočí, když skalní aerovkáři, kteří mimochodem odebírají Aerovkáře, o tomto „emajlu“ nemají ani potuchy. Tak tedy **nepřehlédněte!**

Je také zářezující, že aerovkáři shánějí tu nebo onu součástku a nenapadne je dát do Aerovkáře inzerát. Vždyť k tomu účelu slouží v každém čísle vložená příloha. Ta se vkládá proto, aby nezabírala místo v časopise a také proto, aby se případný inzerát dostal do Aerovkáře ještě po jeho vytištění!

Jenom prosím, neposílejte na uvedenou adresu texty, které s Aerovkářem a naším zájmem nijak nesouvisí, děkuji.

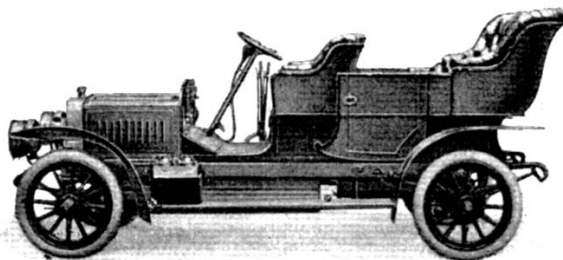
– JK –

Na titulní straně: Autodoprava Barvy laky Praha Hostivař. Foto je z roku 1937. Zajímavá je karoserie A 500 valníček.
Za fotku děkujeme panu Emanuelu Strakovi z Ivanky pri Dunaji.



Ing. Josef Voříšek – FOTOSALON
(pokračování II.)

Laurin & Klement, AKC. SPOL.

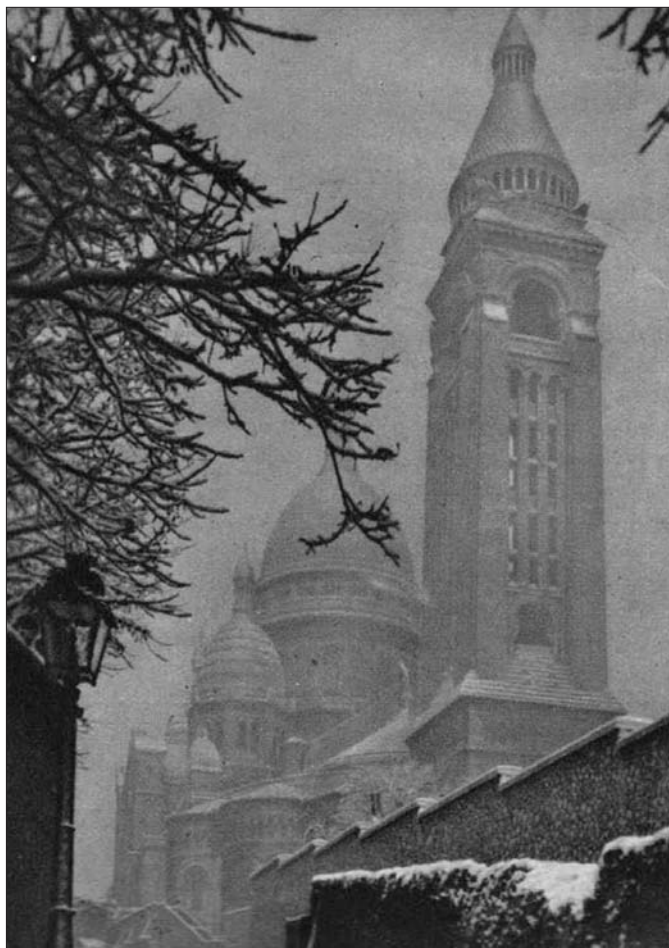


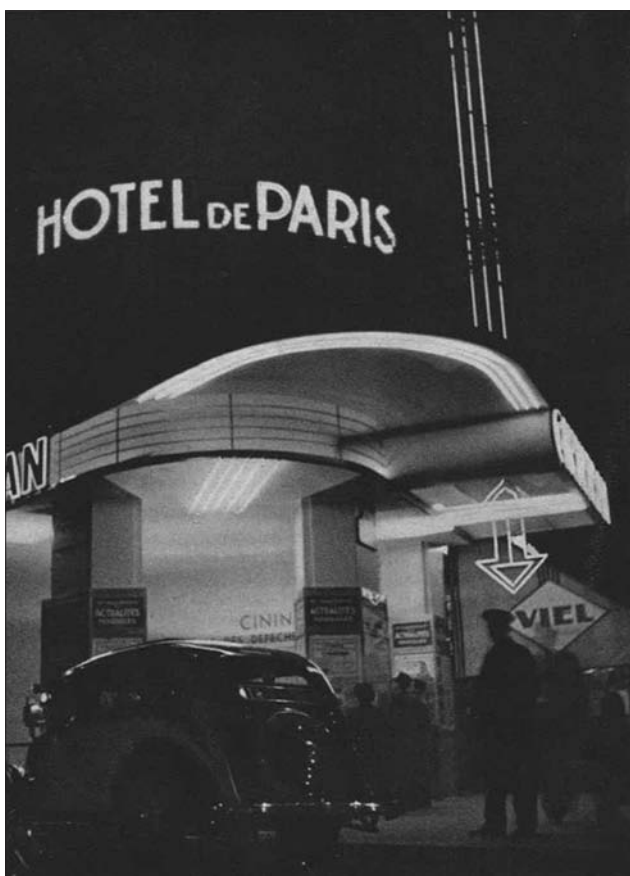
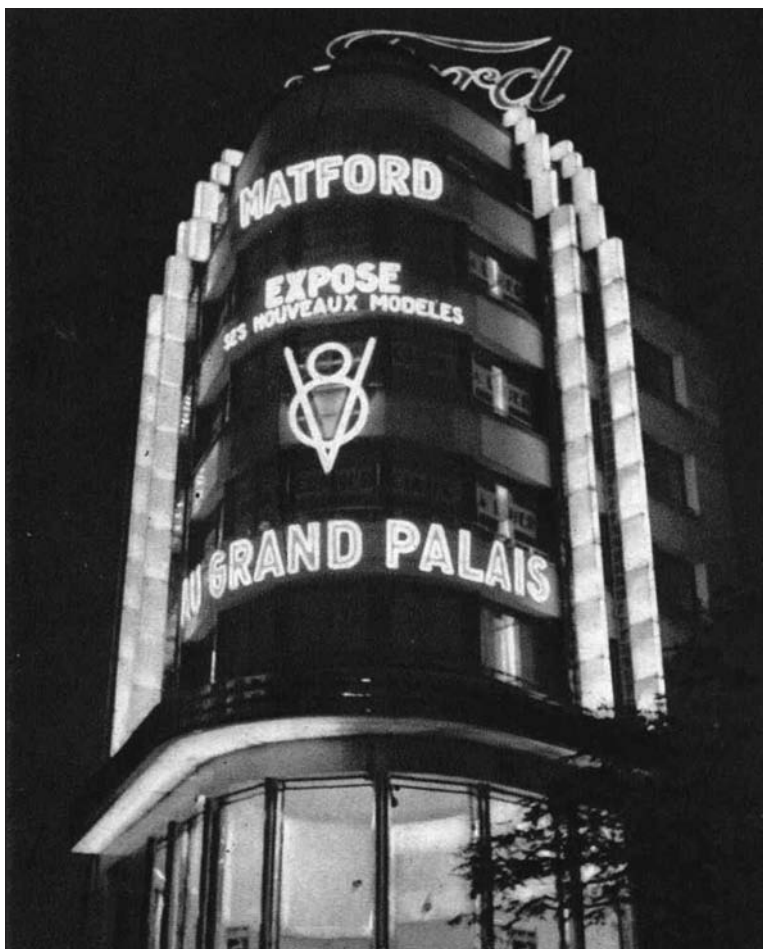
1907.
4-válec, 84×110 mm,
výkon 16/18 ks.

Jako významný amatérský fotograf spolupracoval ve 30. letech s časopisy A-zet, Ahoj na neděli, Ozvěny, Eva a dalšími. Velmi cennými jsou snímky z cest do zahraničí s vozy Aero. Tentokrát se s ing. Voříškem vydáme do Paříže, kterou byl okouzlen. Fotografie nočního města rozhodně nejsou ve stylu

turistických průvodců nebo katalogů zájezdů cestovních kanceláří, ale dokazují autorův cit pro umělecké ztvárnění ducha zachycených objektů. Následující snímky byly zveřejněny v „časopise pro vzdělané ženy EVA“ (1936), popisky jistě nejsou třeba. Hlavním účelem cesty byla návštěva pařížského autosalonu 1935, která přinesla účastníkům (a především ing. Voříškovi) mnoho zajímavých poznatků pro další práci.

Připravil Karel Jičínský (foto archiv KJ)





Na následujících stránkách přinášíme dokončení článku o německých dálnicích z časopisu **Jawa** časopis našich motoristů z února 1939. Článek je od JUDr. Jaroslava Freie, dlouholetého zaměstnance firmy AERO.

Připravil Karel Jičínský

přístroje, který na pás papíru, posunovaný hodinovým strojem, znamená za jízdy rychlost v přesném diagramu (obr. na str. 5). Kromě toho byly na voze namontovány ještě přístroje:

elektrický měřič pohybu volantu,
počítadlo měnění rychlostí,
elektrická počítadla pohybů per,
počítadla pohybů pedálů: spojky, brzd, plynu,
počítadla předjížděných a potkávaných vozidel.

Ačkoli byl vůz řízen velmi zkušeným a rychlým řidičem, nebylo možno na normální silnici z Bruchsalu do Bad Nauheimu, na trati 161 km, dosáhnouti vyššího průměru než 70.9 km/hod. Při tom byla spotřeba 16.67 litrů na 100 km. Záznam na pruhu tachografu ukazuje, že rychlost vozu neustále kolísala, a to od 0 do 127 km/hod., podle hustoty provozu, při průjezdech městy i vesnicemi atd. Několikrát musil vůz úplně zastaviti. Trať byla projeta za dobu 2 hodin a 16 minut.

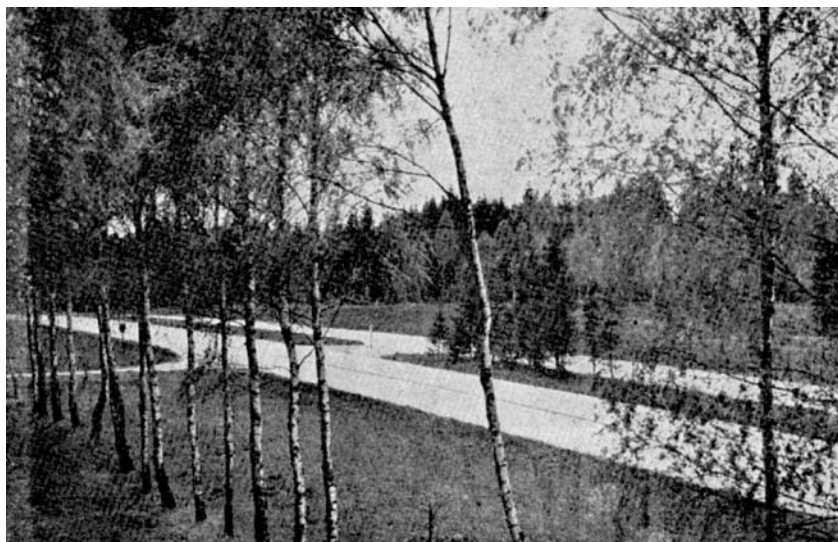
Naproti tomu při jízdě z Bruchsalu do Bad Nauheimu po RAB, dlouhé 147 km, bylo dosaženo bez námahy průměru 119 km/hod. Rychlost vozu klesla jen jednou na 80 km/hod.; jinak kolísala mezi 110 a 130 km/hod. Spotřeba byla 16.95 litrů na 100 km, tedy nepatrně větší než při průměru 70.9 km/hod. na obyčejné silnici. Jízda trvala 1 hod. 14 minut, takže byla ušetřena 1 hodina 2 minuty.

Pro porovnání byla vykonána ještě další jízda po dálnici, při níž byla udržována stálá rychlost 70 km/hod., jakou jel zkušební vůz po normální silnici. Doba jízdy byla tedy stejná, ale spotřeba *klesla* na 10.6 litrů na 100 km.

Při *stejně* spotřebě byla tedy na dálnici úspora času 47%, při *stejném* času pak úspora pohonných látek 28%. Průměrná rychlost na silnici byla jen 56% maximální rychlosti vozu, kdežto na dálnici byl průměr 92% maximální rychlosti vozu.

Z ostatních naměřených hodnot jsou nejzajímavější:

Volantem bylo na dálnici otočeno o úhel větší než 18° to jest asi o 57 mm na jeho okruhu jen 10krát, kdežto na silnici 5700 krát. Dráha pohybu volantu byla při jízdě na dálnici 0.59 m, to je asi 0.4 jeho obvodu, kdežto na silnici 336 m, t. j. 239krát jeho obvod. Na 100 km, ujetých po dálnici, musil tedy řidič otočiti volantem o 0.27 jeho obvodu, kdežto na silnici 149krát jeho obvod. Při jízdě na zkušební trati po dálnici byla celkem jednou měněna každá rychlost, takže celkem bylo měněno 4krát. Při jízdě po silnici však byla měněna: 6krát první rychlost, 15krát druhá, 45krát třetí a 36krát čtvrtá. Celkem tedy 102 změn rychlosti.



Dálnici si nepředstavujme jako nudný pás v nudné krajině.

Na každém z předních per byl měřen počet a velikost průhybů. Při jízdě po dálnici se jen jednou prohnulo levé přední pero přes 40 mm, kdežto pravé vůbec nikdy. Při jízdě po silnici se pravé pero prohnulo přes 40 mm 647krát, levé pak, které je na *vnitřní* straně silnice (jezdí se vpravo), 382krát. Celkem se tedy prohnula pera o 40 mm 1029krát.

Práce, kterou vykonal řidič při jízdě 100 km po dálnici šlapáním na pedály spojky a brzdy byla 714 kgm, kdežto na stejné trati normální silnice byla tato práce 494'6 kgm. Uspořilo se zde tedy 99%.

Pedálem plynu pohnul řidič na 100 km dálnice 3krát, kdežto na 100 km silnice 370krát. Při tom vykonal na dálnici pedál celkem pohyb 68 mm, kdežto na silnici 7400 mm.

Na celé trati dálnice nepotkal vůz žádné protijedoucí vozidlo (jednosměrná), a předejel 40 vozidel. Na silnici potkal 218 vozidel a předejel jich 98.

Tyto výsledky přesvědčivě ukazují, že jízda po dálnici byla několikanásobně výhodnější než jízda po silnici, a to se všech hledisek. Současně však je také z výsledků zřejmo, jaké technické důsledky bude mít jízda po dálnicích pro konstrukci a výrobu vozidel. O tom promluvíme v příštím čísle.

Porovnávací zkoušky na různých tratích silnic a dálnic byly konány v Německu s různými vozidly, a to nejen s osobními, ale i s nákladními.

Materiál takto získaný přesvědčuje plně o tom, že dálnice *zrychluje podstatně* dopravu a činí ji *značně úspornější*.

Souhrnem zkoušek bylo konstatováno, že s 10 litry paliva ujede se průměrně:

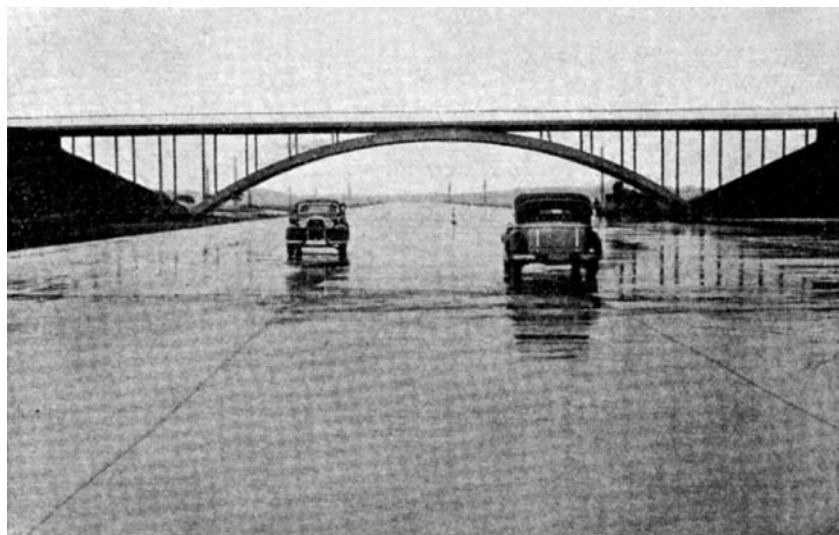
- na silnici trať 60 km, při rychlosti 70 km/hod.,
- na dálnici trať 59 km, při rychlosti o 60—70% vyšší,
- nebo při stejné rychlosti, t. j. 70 km/hod. trať 94 km,
- tedy o 57% více.

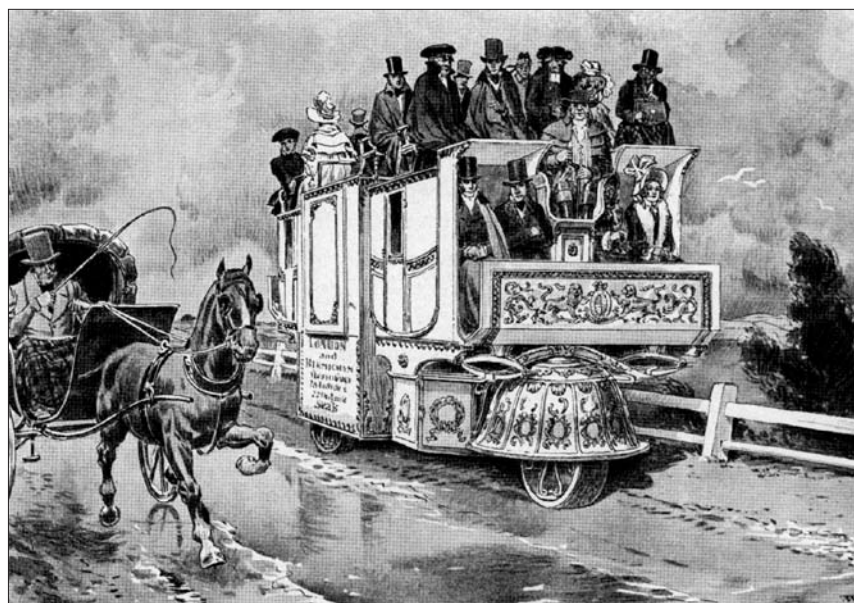
Dálnice činí dopravu podstatně bezpečnější celou svou organizací a usnadněním *řízení* vozidel přes to, že zvyšuje rychlost, protože stačí, když se jezdec soustředí jen na pozorování vlastního tělesa dálnice a na předjíždění; nemusí se starat o protijedoucí a křižující automobily, povozy, cyklisty a pěší. Všechny tyto prvky jsou z dopravy po dálnici vyloučeny.

Pro nedostatek místa nemůžeme podrobněji rozebírat *výsledky* zkoušek a zkušenosti, získané na RAB.

Příště si všimneme otázek, zda dálnice se vyplatí a kdy a jaké úkoly dává technikům ve stavbě vozidel.

Slavný úsek pro rekordní jízdy na dálnici u Dessau.





DR. WILLIAM CHURCH
Anglie 1835

jeho parního vozu se utvořila v Birminghamu s velkým kapitálem The London & Birmingham Steam Carriage Company. Church po delší době postavil vůz, který byl prohlášen za „spojení dokonalé práce, vědy a krásy“. Vyjel z dílny r. 1835 se 40 cestujícími. Jel rychle a daleko, ale při otáčení narazil a poškodil kotel, takže musel zpět do dílen. Nicméně byl obdivován v Birmingham Gazette, že jel 6 mil tam a 6 mil zpět na těžké silnici a že 3 míle v rovině ujel rychlostí 15 mil. Po několika měsících společnost oznámila, že jsou všechny překážky odstraněny, ale – jak se zdá – v praxi tomu tak nebylo a vůz často vypovídal službu. Ani dr. Church nebyl s ním spokojen. Pro nádherný svůj vzhled byl vůz hojně vyobrazován v listech anglických i cizozemských. Dr. Church však se obrátil k železnici. Před otevřením železnice Londýn – Birmingham postavil „Eclipse“, první železniční vůz cisternový, jehož bylo používáno při stavbě této železnice r. 1838. O Churchovi nevíme nic dalšího mimo zprávu, že r. 1861 odplul do Ameriky.



Veterán 1982 – 2012 aneb kudy kráčela první stovka zpravodaje

Tak, jak se spontánně rozvíjel motorizmus, tak spontánně byly zakládány různé motoristické kluby a neodmyslitelně s tím byly vydávány různé klubové zpravodaje i motoristické časopisy. V předválečné demokratické době byl tento trend ryze na jednotlivých zájmových skupinách. Po

roce 1948 však došlo k centralizaci klubů pod státní organizace (v motoristickém případě Svazarm) a vydávání zájmových tiskovin se až do r. 1990 značně ztížilo. Přesto se našlo dost nadšenců, kteří dokázali buď zachovat nebo obnovit tradiční tiskoviny nebo dokázali vydávat i zájmové zpravodaje nové. Tak vznikl i **VETERÁN** zpravodaj Svazu závodníků veteránů, který v loňském roce oslavil svým jubilejním stým číslem 30 let trvání.

Z úvodníku jubilejního čísla citujeme: *Stovka. To je atletická disciplína, bankovka, číslovka, vzdálenost, rychlost, věk, hmotnost i před časem obávaná vyhláška. Ať je to jak chce, je to termín, který má stále a vždycky svoji váhu a je váženým pojmem.*

Psalo ho a připravovalo několik členů Svazu závodníků veteránů, byl vydáván a tisknut na několika místech a časem měnil svou podobu. Vůbec první vydané číslo v roce 1982 bylo vedeno jako informační bulletin pro potřeby metodického řízení práce a vydala ho ZO Svazarmu 54003/39 AMK Svazarmu ČSR „**VETERÁN ČS. ZÁVODNÍKŮ**“ – Praha. Připravil ho Ing. Karel Jičínský. Několik čísel připravil známý motoristický publicista a historik PhDr. Jan Králík (*1954), autor mnoha motoristických publikací. Dalším mužem, který připravoval od čísla 23 v roce 1993 zpravodaj Veterán, byl známý člen Svazu a zkušený organizátor Jaroslav Bříza (*11.7.1917 – +3.6.2008). V jeho práci mu pomáhal vlastní bohatý archiv i neúnavná korespondence s řadou členů Svazu. Od roku 1994 rozšířil vydávání zpravodaje na čtyři čísla ročně.

Do další stovky čísel přejeme mnoho inspirace.

Připravil Karel Jičínský a red.

Na následující straně jsou titulní strany prvního a jubilejního čísla a kopie úvodní stránky prvního čísla zpravodaje Veterán se slovem paní Elišky Junkové.

*Na stranách 9 a 10 najdete pokračování **STANOV AERO CAR CLUBU V PRAZE**. Jsou datovány 17. březnem 1932, kdy byly schváleny Ministerstvem vnitra republiky československé.*

Vážení čtenáři,

dostáváte dnes do rukou první číslo zpravodaje klubu AMK "Veteran čs. závodníků" Praha. Namísto redakčního úvodníku dávám slovo těm, kteří jsou nejpovolenější říci, proč vznikl a o čem se v něm budete moci dočíst.

Za redakční kolektiv chceme jenom vyslovit přání, aby vás zpravodaj nejen potěšil, ale také přispěl k hlubšímu poznání historie československého motorismu, jehož úspěchy byl a jsou výsledkem vašeho úsilí.

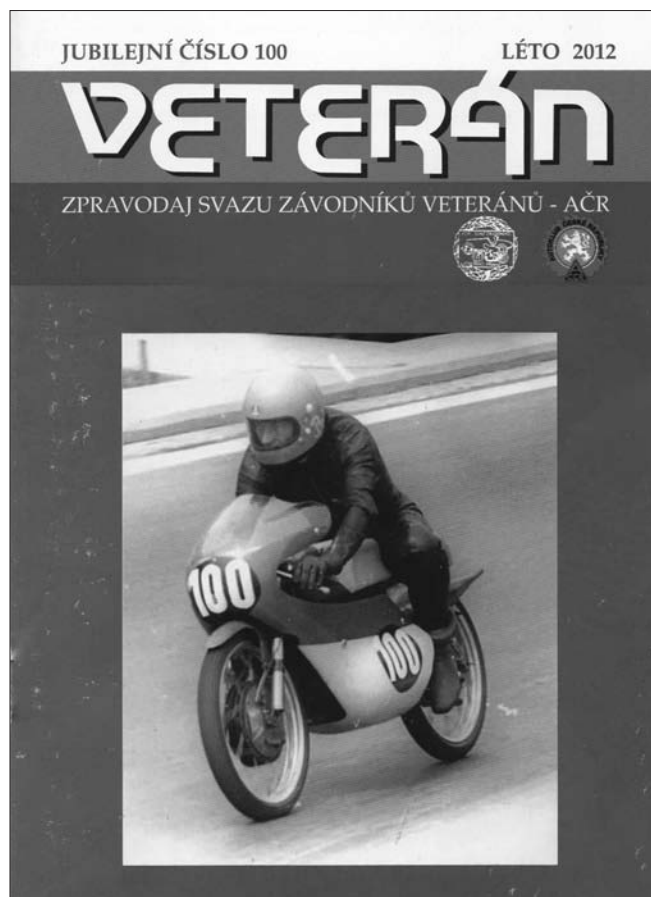
Jiřina Kedeainková
ing. Karel Jičínský, CSC

Kdykoli se pamětníci bývalých závodnických dob setkají - ať jsou dva nebo je jich sto, ať je to při našich pravidelných schůzích, na srazech veteránů nebo při jiných příležitostech - mají si vždy tolik co říci ze života, že jim čas nestačí. Nemí divu, protože v době, kdy jsme jezdili, zbyvalo obvykle málo času na hlubší poznávání soupeřů a přátel, zvlášť v době sezóny, kdy následoval jeden závod za druhým. Snad proto jako bychom si to instinktivně chtěli dnes vynahradit v naplněném životě našeho klubu závodnických veteránů.

Radost, kterou naše vzájemná setkání přináší, ale především nenasytnost jejich účastníků nakonec vedla k založení klubového zpravodaje. Má-li ovšem tento časopis splnit své poslání, musí se stát hlasem nás všech. Nestačí k tomu jen dobrá vůle těch, kdo se o jeho vydávání budou starat. Životy nás všech byly dost bohaté, a zkušenosti, které jsme získali, mnohdy nebyly právě levné. Teď tedy máme možnost podělit se o své zážitky, poznatky, vzpomínky i názory - třeba kritické - v nejbližším společenství našich členů. Tak tedy do toho, a nebojte se!

Všem kurátným příspěvovatelům přeji lehké pero a našemu klubovému zpravodaji byť jen krátké příspěvky, zato dlouhý dech.

5.70.1982.
Jiřina Kedeainková



Členové A. C. C. mohou podávat výboru písemné návrhy, týkající se zájmu motorové furistiky, které výbor projedná a uzná-li je prospěšnými, zadělá, aby byly co nejlépe uskutečněny. Navrhovatel může být přizván do schůze, v níž se jeho návrh projednává.

Členové A. C. C. jsou povinni zachovávat přesně stanovy a řády klubem vydané a dbátí toho, aby A. C. C. neutrpěl v žádném směru újmy. Jsou dále povinni při provozování jízdy motorovými vozidly zachovávat disciplínu, dodržovat platné jízdni předpisy a poskytovat si vzájemně pomoc.

Všichni členové, mají-li řádně příspěvky zaplacené, mají právo účastnit se členských schůzí, navštěvovat místnosti klubovní a používat inventáře klubovního.

Členové řádní, pokud mají členské příspěvky řádně zaplacené, mají na valné hromadě hlasovací a aktivní i pasivní právo volební. Právníké osoby mohou hlasovat a vykonávat aktivní právo zástupcem, výborem schváleným, pasivního práva volebního nemají. Nezletilí nemohou být členy výboru.

Členové mohou uvést hosty do místností klubovních, vyjma osoby, jejíž přihláška za člena byla zamítnuta.

Čl. 6.

Členské příspěvky.

Členové řádní jsou povinni platit členské příspěvky čtvrtletně předem ve výši valnou hromadou stanovené. Nový řádný člen platí příspěvky, počítaje čtvrtletím ve kterém byl přijat.

Členové přispívající jsou povinni zaplatit valnou hromadou stanovený členský příspěvek najednou pro celý běžný rok, nebo jeho část neděleně.

Člen, který po dvojitě upomínce dlužné příspěvky nezaplatil, může být usnesením výboru vyškrtnut ze

seznamu členů, jest však povinen dlužný příspěvek zaplatit. Členské příspěvky jsou žalovatelné.

Zápisné platí se jednou pro vždy ve výši valnou hromadou stanovené a tato jest oprávněna výši zápisného i členských příspěvků měnit.

Čl. 7.

Vystoupení z klubu a ztráta členství.

Vystoupiti z klubu může člen jen po čtvrtletní výpovědi, která musí končit kalendářním čtvrtletím; až do skončení výpovědní lhůty jest člen povinen členské povinnosti plnit.

Dopusí-li se člen vážného porušení stanov nebo klubovního řádu, nebo poklesku proti zásadám počestnosti a slušnosti, může býti z klubu vyloučen; v tom případě svolá předsednictvo čestný soud, který o věci rozhodne. Než čestný soud rozhodne, mohou býti práva člena předsednictvem suspendována.

Čl. 8.

Odznaky klubu.

Členové A. C. C. používají odznaků klubovních, t. j. odznaků vozových, osobních a vlajek a to za poplatky, stanovené správním výborem. Odznaky tyto se členům pouze propůjčují a zůstávají majetkem klubu. Po skončení členství jest člen povinen tyto kluby vrátit.

Propůjčením klubovní legitimace neb odznaku nečlenu může míti za následek vyloučení.

Čl. 9.

Správa klubu.

Správu klubu vykonávají: předsednictvo, správní výbor a valná hromada.

Předsednictvo skládá se z předsedy, místopředsedy, sekretáře, pokladníka a zapisovatele, volených přímo valnou hromadou.

Správní výbor skládá se z 5 členů předsednictva a dalších 8 členů výboru a 4 náhradníků, kteří nastupují za členy výboru, kteří resignovali nebo jinak funkci ztratili, v pořadí valnou hromadou určeném.

Předsednictvo a další členy správního výboru volí valná hromada na jednoleté funkční období.

Písemnosti klubech vydané musí být podepsány předsedou nebo místopředsedou a sekretářem, v nepřítomnosti sekretáře některým členem předsednictva. Písemnosti, týkající se běžné agendy klubovního pořadí, depisuje sekretář sám.

Spolkové vyhlášky vyvěšují se ve spolkové místnosti nebo uveřejňují se v denních nebo odborných listech, správním výborem určených.

Čl. 10.

Předsednictvo.

Předsednictvo jest výkonným orgánem klubu. Přípravuje veškeré záležitosti, které mají být předloženy správnímu výboru k rozhodnutí, podává o nich správnímu výboru zprávu a vykonává usnesení správního výboru.

Předseda zastupuje klub na venek, svolává schůze, předsedá valné hromadě, schůzím předsednictva, správního výboru a schůzím členským.

Místopředseda zastupuje předsedu a vykonává veškerá jeho práva a povinnosti, je-li předseda za neprázdňen nebo poděkoval-li se.

Sekretář provádí veškeru agendu klubu, připravuje předměty pro schůze předsednictva, správního výboru a valnou hromadu a podává o nich zprávu, pokud nenáleží jiným funkcionářům.

Pokladník vybírá členské příspěvky, vede pokladnu a účetnictví klubu a podává zprávu pokladní předsednictvu, správnímu výboru a valné hromadě.

Revisoři účtů revidují pokladnu a účetnictví nejméně dvakrát do roka a mimo to na přání předsedy nebo správního výboru.

Členové předsednictva jsou stálými členy všech komisí a mají právo účastnit se všech jejích schůzí a hlasování.

Předsednictvo se platně usnáší za přítomnosti předsedy a 2 členů prostou většinou.

Čl. 11.

Správní výbor.

Správní výbor spravuje klub a rozhoduje o veškerých záležitostech, pokud nejsou vyhrazeny valné hromadě.

Schůze správního výboru konají se dle potřeby, nejméně však jednou čtvrtletně. Správní výbor může se usnášeti, jsou-li přítomni dva členové předsednictva a polovina členů správního výboru. K platnému usnesení je třeba — vyjímaje případy zvláště vyřčené — prosté většiny hlasů. Při rovnosti hlasů je návrh zamítnut.

K provedení jednotlivých podniků a vyšetření určitých záležitostí může správní výbor ustanoviti z členů klubu zvláštní komise. Komise jsou vázány usnesením správního výboru, podléhají jeho doзору a podávají mu zprávu o své činnosti. Působnost komise může končiti provedením svěřených jí záležitostí nebo tehdy, odvolá-li ji správní výbor.

Čl. 12.

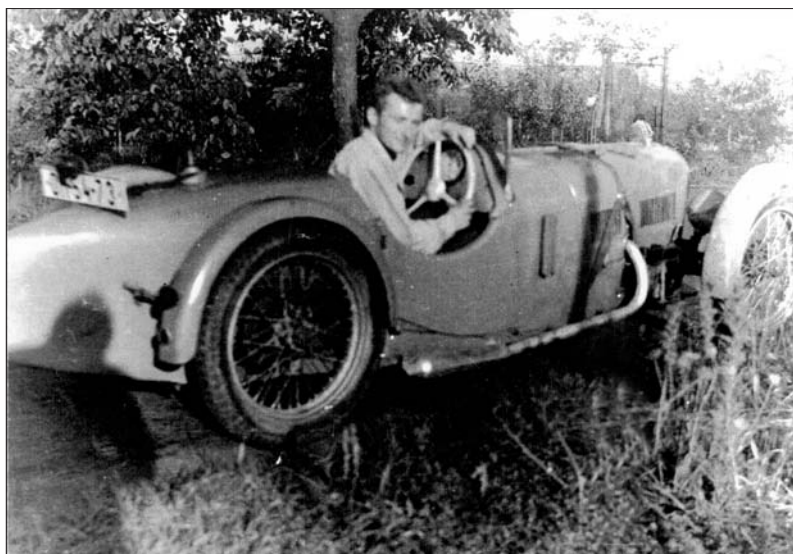
Členské schůze.

Členské schůze konají se dle potřeby, nejméně však jednou čtvrtletně. Správní výbor podává v nich

Z REDAKČNÍ POŠTY



Vážená redakce Aero Car Clubu Praha.



Srdečně zdravím celou redakci časopisu „Aerovkář. Stal bych se velice rád odběratelem Vašeho časopisu. Dozvěděl jsem se o něm velice dlouho. Jelikož jsem dlouholetým Aerovkářem kdysi vlastním Aero 662 a Aero 1000 Special, rád bych si tyto vozy uchoval aspoň ve vzpomínkách jako značku „Aero“ ...

... zasílám Vám foto závodní Aerovky 3 válce 1000 Special, které jsem vlastnil. Byl to pravděpodobně jeden ze tří kusů barona Wiedersperga z Liberce. Rád bych rozšířil registr Vašich Aerovek v ČR, bohužel dnes mi zůstaly pouze vzpomínky. Je to úctyhodné, že jich máte napočítáno k pětistům kusů a že jich tu ještě tolik zůstalo.

S pozdravem „Aerovkám zdar“ Štěpanovský Drahoš.

(Vybráno z dopisů pana Drahoše Štěpanovského.)

Shodou náhod nám zaslal dopis o Aeru 1000 Special i se stejnou fotografií a další fotografií aerovky také pan Petr Klusák.

Záhada historie jednoho (?) Speciálu Aero 1000

Tříválcové Aerovky, spojené se jménem Karla barona Wiedersperga, jejichž přesný počet a osud není doposud zcela objasněn, mají další šanci doplnit „mozaiku“ dosud nezmapovaných míst.

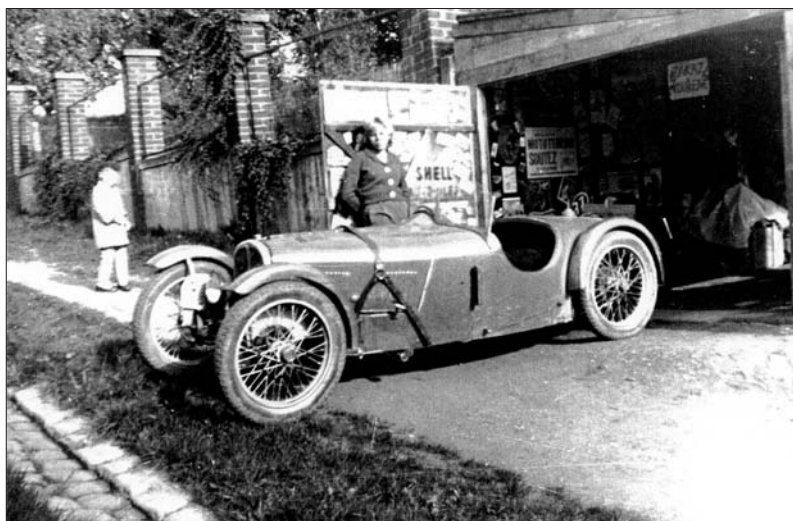
V literatuře věnované historii výroby vozů Aero se objevuje čas od času fotografie závodního speciálu s SPZ Č-PZ 1360. Za volantem tohoto vozu je p. Kučera s paní z Plzně – Doubravky, majitelé vozu zřejmě před r. 1960. Plzeňská SPZ, v té době Č-PZ byl Plzeňský kraj. Podle jedné verze byl vůz zhotoven pro jezdce Novozámeckého, který s ním havaroval na „Lochotínském okruhu“ v Plzni v r. 1953 v zatáčce Ledeckého ulice do Špálovy. Od tohoto jezdce získal vůz p. Kučera a tak automobil zůstal v Plzni. Od p. Kučery vůz získal v šedesátých letech p. Ivan Šnajberk, který vůz vlastnil asi 2 měsíce a následně byl vůz přenechán p. Štěpanovskému. Ten vlastnil Aerovku v letech 1960-61. Na voze p. Kučery pod Č-PZ 1360 je rezervní kolo na boku vozu, u p. Štěpanovského bylo na zadní části karosérie. Vůz jezdil pod SPZ OM-54-73.

Následně byl vůz vyměněn s jistým p. nadporučíkem, velitelem autodílen z kasáren v Dobřanech, za motocykl ČZ-150. Velitel byl vzápětí převelen do kasáren v Rokycanech. Protože se majitelé vozu nepřepisovali v TP, další osudy této Aerovky nejsou známy. Byly různé dohady, že byla sešrotována nebo pohozena někde na skládce. Potom se objevila verze, že byla převezena na Slovensko ... Ani důstojník z dobřanských kasáren se nikdy neozval a neví se ani, kde skončil ...

Pan Štěpanovský slýchal od p. Jiřího Rady (pracoval na ředitelství Mototechny n.p. v Plzni a na ministerstvu obchodu v Praze), že tyto Aerovky byly vyrobeny ve třech exemplářích: jednu vlastnil p. Štěpanovský, druhá jezdila v Praze na letišti ve Kbělicích, kde ji údajně vlastnil jeden z pilotů. Ten si nechal vyrobit střechu z plexiskla, která se otevírala do strany. Třetí měla jet závod „Bránou Šumavy“ a v Přešticích (směr z Plzně na Klatovy) havarovala do rokle, která tam dříve byla při silnici. Její s ní údajně žena, které se při havárii podařilo vyskočit, takže vyvázla bez větších zranění. Aerovka však byla úplně zrušena. Není přesně známo, kdo vůz řídil, mohla to být i pí Slavíková (!?) nebo některá z jezdkyň Aera? Ale vraťme se na začátek – jedna z verzí říká, že Aero 1000 Speciál byly vyrobeny dva kusy: pro barona Wiedersperga a pro jezdce Novozámeckého.

Otázek mnoho, odpovědí málo ...

Podle paměti p. Štěpanovského zapsal Petr Klusák.



Poznámka na závěr: Při pátrání, kolik předmětných vozů – závodních „kreatcí“ – bylo skutečně vyrobeno, stojí za zmínku pasáž v knize F.A. Elstnera „Aero, malý vůz pro velké cesty“ (vydáno v letech 1934-35), kde autor na str. 5 uvádí: „Pro milovníky rychlostí přidáme další váleček; bude to pohádka záběru a pružnosti: Dvoutaktní tříválec AERO, prostorný rodinný vůz“.

Tato poznámka napovídá, že továrna Aero v té době dobře sériově vyráběla a k prodeji nabízela 3 válce, které samozřejmě mohly být (po příslušné úpravě) použity i k závodům a soutěžím jezdců – závodníků. Tím by se ovšem předpokládaný počet vyrobených „speciálů“ značně zvýšil ...

P.K.

Galerie Aerovek

Přikládám fotku třicítky do „Galerie Aerovek“ aneb „Kdepak ty holky dneska jsou?“ Před časem mně neznámý odesílatel zasílá tuto fotku spolu s propositicemi IV. Aero-Rallye, kterou pořádal AMK – Aero Car Club Praha ve dnech 7. – 9. června 1968 v Mezinárodním táboře mládeže ČSM Živohošť na Slapské nádrži (citace z propositic). Na obálce je zobrazen vůz s SPZ BS-48-05.



Pokud někdo pozná tuto Aerovku, event. členy posádky na fotografii, sdělte redakci Aerovkáře. (Za povšimnutí stojí sněhové řetězy, které má Aerovka na kolech).

Petr Klusák

Od jednoho koně ke třiceti aneb staré lásky nerezaví (že nerezaví ... ?)

Vyprávění pana Svatopluka Srby – III. pokračování.

Ke skutečnému vstupu do motoristické rodiny ovšem došlo až po studiích a rozšíření rodiny osobní. Kočárek s dcerkou omezoval náš akční radius; obojí si žádalo rozšíření. Jedna stopa, s někdejšími pošilháváním po Indianu Scout a nejistotou opravy rychlostky, byla už passé a k máni byl Jeep Willys. Pro touž nejistotu s lítostí nevyužito. A konečně náhoda – „co, ty tu svou aerovku prodáváš“? Bez váhání kupujeme v roce 1965 od známého Aero 1000 – rok výroby 1933 - pouhý rok přede mnou. Roční dcerka se vozila na klíně a kočárek na rezervě. S nákladem delších výletů i při otevřeném kufru, což se moc nelíbilo drátům zadních kol. Samozřejmě se má cyklistická zručnost (terénní závody dají zabrat nejen samaritánům, ale i domácí dílně) časem obohacovala o nové dimenze, stále ty svépomocné, aby o to úchvatnější byl požitek z dynamičnosti a

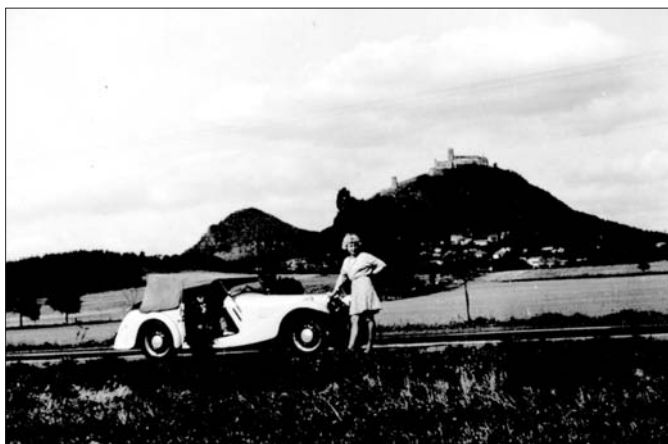


krásného zvuku „litru“. Sice jsem žasl, že při předjíždění Velorexu musím jít na 95 km, což spravedlivě dodávám, slyším-li pohrdavé pojmenování „hadrolet“, ale litrové Aero pro mne bylo „dělem“ na silnici. Blažeností pak byly situace, když jsem si

se vzpomínkou na „Karla“ (Erich Maria Remarque -Tři kamarádi) dovolil asi dvakrát předjet tehdejší Felicie. No, zdržovaly mne. Na srazech veteránů se jim teď s patřičnou pyšností za tu troufalost omlouvám. A koho v mládí nezasáhli Tři kamarádi ...? Alespoň tu úvodní kapitolu o náhodném soupeření Karla s Buickem si přečtěte. (Karel – staré, nevzhledné, pohrdáním stíhané auto, se závodním dravcem pod kapotou.) Episoda z neceřých čtyř stran knihy neztrácí sugestivitu. Stejně tak i celý román. Snad ne jen pro mou generaci. Čtěte!

No litr byl LITR! Dodnes jihu, když některého potkávám a vyčítám si, že jsem při přechodu na prostornější vozidlo pro něj nesehnal nějaké dlouhodobé ustájení do pozdější doby. Jenže daň za auto v šedesátých letech byla - tuším - něco přes 900 Kč, což bylo víc než půlka měsíčního platu, a v budování domácnosti nezanedbatelná částka. A při zmiňované cílené nepřízni státních orgánů vůči starým autům jsem ani později nepřipouštěl riziko odhlašování.

Aerovky jsou obecně rodu ženského, ale k Aeru 1000 sedí jedině „ten litr“. Byl to mužskej. Pořád mám pocit, že šlápnout při šedesátce na plyn znamenalo zabořit se do opěradla. Někteří adepti mých předváděcích jízd vystupovali s poděkováním, že „to“ už jim stačilo. Neměli ten sportovní nátlak. Ale to už jsem měl úzkou zadní nápravu při vysokém těžišti cinkáčů dostatečně „v rukou“. Také proto, že při první zkoušce „kolik litr umí“ a vyhýbání protijedoucímu, jsem měl nuce plně až moc. Litr sloužil spolehlivě, byť jsem jeho vnitřnosti taky navštívil. Nespornou výhodou bylo, že při slabé baterii se dal „rozběhnout“ v každém terénu a nepřekážely dveře jako u třicítky. (Kde jsou ty časy, kdy jsem ji také rozbíhal spolehlivě a vytácel do kopečku, s dofouknutím kol, když byl velký.) Dvířka litru jsou obzvláště výhodná do mlhy a se zamrzajícím střeračem. Překlopíte je dopředu, uvážete za klíčku kapoty a hurá ... i při viditelnosti 3 m na pravý příkop dohlédnete pohodlně a dojedete. U třicítky je prozíravé dveře přidržovat rukou, když ty patníky a značky překážejí. Třeba kolem Máchova jezera se



mlha dávala krájet, a mně se cestou z Brna do Děčína, v říjnu a potmě, nechtělo nocovat na silnici. Vykloněn z auta jsem se krokem posouval kolem levé příkopy přes hodinu, až ... opravdu nekecám, mne přinutila zastavit železniční závara ... nad chladičem. Do Děčína dojel.

Ale zpět k litru. Sloužil společensky, služebně (včetně toho přejezdu sněhem přes Vizovické vrchy), pro výlety i jako nákladák a často trasu Brno – Ostrava. Dnes žasnu nad svou bláhosťou, co že má vydržet stará baterie a bez domácího dobíjení. Starty se dají nahradit rozběhem, ale pro svícení noční jízdou z Ostravy vám nohy nepomůžou. Trvalo to do Brna dlouho. Bludičky místo světel, sledovat cestu pomáhala i manželka, a při potkávání ... sešlápnout spojku a plyn, motor vyhnat do obrátke, zasvitit ... a zase upadnout do tmy. Zlatá léta šedesátá, málo aut v noci a benzin za 2,10.

Nemohu vynechat zábavný fenomén automobilismu – ztracené kolo. Fousatý kreslený vtip, kdy posádka vozu ukazuje „jéé, někdo ztratil kolo“, jistě pochází už z doby, kdy auta překročila rychlost chodce, a má svůj reálný základ. Při uvolnění se projeví kinetická energie roztočeného kola, které zpravidla předbíhá vlastní vozidlo dříve, než vůz poklesne. Zažil jsem to coby závozník pětitunového nákladáku, s šoférem jsme vykřikli oba, a trvalo dlouho, než vůz dosedl na nápravu. Že je to naše kolo jsme pochopili okamžitě, ale s hrůzou jsme sledovali, jak to levé přední nás předbíhá, kříží naši dráhu a široký pravý chodník, a asi 20 až 30 m před námi naráží do okraje vstupu do domu ... vteřinu poté, co v něm zmizel kočárek s dítětem.

Po létech jsem si ztrátu kola zopakoval s Aerem litrem. U malých aerovek si musíme přiznat, že jedna – byť krásná – matice není pro civilní motorismus příliš bezpečná v kombinaci své měkké slitiny a ocelového závitu náboje. Věděl jsem, že závit matice je už hodně opotřebovaný, ale neznal jsem tehdy tu fintu několikerého nařiznutí konického okraje pro dokonalé sevření. Podotýkám, že už tehdy byly náhradní matice vzácností a repliky se ještě nevyráběly. Nevábná plechová pojistka brání jen povolení, nikoliv strnutí závitu.

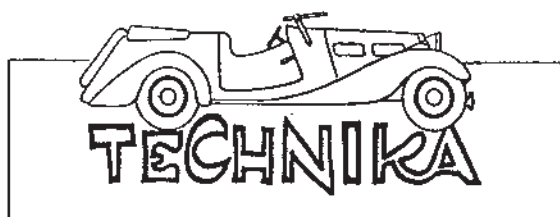
Jezdával jsem rozdílnými způsoby. Sám dosti svižně, mírněji s manželkou a ještě jinak s dítětem na klíně nebo s cizími lidmi. V onom letním dnu jsme jeli bez střechy a na sedadle v otevřeném kufru s třináctiletou dcerkou velmi opatrných rodičů. Proto jsem ubral ještě víc. Najednou jsem pocítil nepatrnou změnu stability – plavání. Jak jinak než zadkem. (Kdož to nevíte, kůň se taky „řídí“ sedem a ne rukama. Tedy, pokud se to umí.) První myšlenka – pasažér v otevřeném kufru – změna těžiště! Ale vždyť je holka je jak tříska ... zastavuji! Už nezastavil. V mírné pravotočivé zatáčce levé zadní kolo, jistě už chvíli bez matice, vypochoďovalo, vůz zádí klesl, a já se divil, proč mne nepředbíhá a proč nereaguje řízení a nejde brzdit. Neovladatelně jsme se sunuli do protisměru, o klasický žulový patník odrali reliéf matice levého předního kola, trochu jim přeoralí hluboký příkop a zastavili metr před stromem. Ujistění, že jsme všichni fit, vypínám stále běžící motor a lapáme po dechu, když deset vteřin po přistání nás míjí protijedoucí autobus. Výsledek rekognoskace ... ohnutá náprava, deformované kolo, zadní nezvěstné, nepředjelo, zřejmě odskávalo neznámo kam, na silnici v asfaltu rýha od brzdové páky, která se po dosednutí na vozovku převrátila do zadní polohy, tím zablokovala brzdový buben, hřídel bez diferenciálu zablokoval i pravé zadní kolo. A

poněvadž má litr průběžná lanka mezi přední a zadní brzdou, vedená přes kladky pedálové trubky, převrácená brzdová páka tímto lankem zablokovala i levé přední kolo. Jediné otočné kolo – pravé přední – mohlo vše pouze pozorovat shůry. Dvě v mžiku zaseknutá kola a buben s pákou v asfaltu se skutečně uřídit nedají.

Ještě technická poznámka. Výhodou samostatných lanek by bylo nezablokování a tudíž rejďová ovladatelnost levého předního kola, jeho brzditelnost (případně i pravého zadního, pokud by byl diferenciál) je v podobném případě u mechanických brzd zcela vyloučena, protože lanko převrácené brzdové páky přirazí trubku s pedálem nepřekonatelnou silou do klidové polohy. A konečně nejkurióznější poučení. Když už kolo ztratíte, sledujte ještě v jízdě nebo v letu, kam putuje. A když ho nezahlednete, neváhejte hledat i na opačné straně vozovky. Hledání matky v příkopu jsem věnoval neúspěšně asi hodinu, i ze zvědavosti, jak dlouho kolo vydrželo na rovném úseku bez ní. Hledání kola jsem nevzdával ani po dvou hodinách v křoví, potoce, v panácích obilí. Podle otěru zevně na blatníku o něj levé zadní kolo zachytilo, a po jistě zajímavých kozelcích přistálo za pravým příkopem, strmou dvoumetrovou mezí a 30 m od silnice!!

Vícehodinové jízdy malou aerovkou s dvouletým dítětem na klíně nemohou mít dlouhý výhled. Jenže „aerovkářem jednou, aerovkářem vždycky“ – podmínilo inzerát „koupím Aero 30, prodám Aero 1000“. Přišel dopis s fotkou, nad níž se vůbec váhat nedalo. Koncem března 1968 ji přivážím za měsíční noci krásnou třicítku z Uherského Hradiště. Kabát v slonové kosti, červená kola a čalounění. Kamarád „litr“ byl o rok starší než já, dáma Aero 30 o rok mladší – 1935. Několik měsíců jsem majitelem dvou aut. S tíží v srdci litr přechází z venkova do Brna, do slušných rukou, vzdálen jen asi 6 km, ale už jsem jej nikdy v provozu neviděl. Nebýt už třicítky, byl by smutek v rodině.

– pokračování příště –



Nový blok motoru AERO 30 aneb trvalo to tři roky – druhá část.

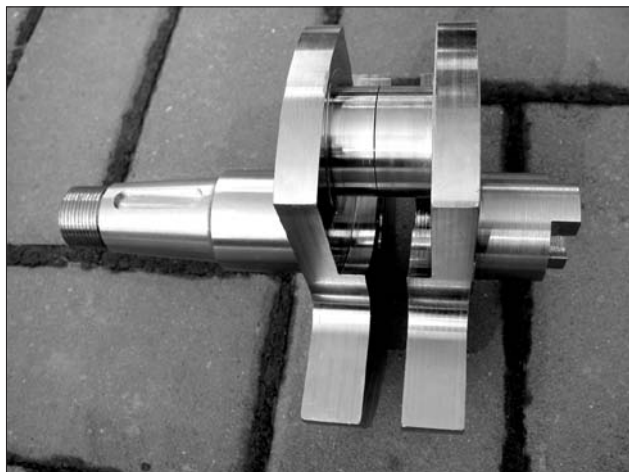
Při pročitání staršího Aerovkáře jsem se dočetl, že mě Pepa Kňourek před třemi lety (téměř pod pohružkou násilí) donutil připravit článek o výrobě bloku motoru na AERO 30. Na Aerovejšlapu 2013 jsem Pepovi, bez použití jakéhokoliv nátlaku, natož násilí, pokračování slíbil. Datloval jsem na stroji, na počítači je to stejné, proto ta tříletá pauza. Děkuji všem aerovkářům za pochopení.

V létě 2009 jsme přivezli ze strakonické slévárny dva zkušební odlitky hlav i s modelem, na kterém bylo nutné provést úpravy. Model putoval k modeláři panu Houdkovi do Štáhlav, s tím, že na to nespícháme. Pan Houdek byl rád, protože měl rozděleno několik menších modelů a chtěl je dokončit. Pro nás, kteří jsme zařizovali a platili obrobění bloků, výbrusy a nakoupení pístních kroužků na všechny bloky, to byla vítaná pauza na vzpamatování. Až tedy po roce jsem jel k modeláři pro upravený model. Po příjemném přijetí, předvedení upraveného modelu, jsem jej odvezl zpět do slévárny. Po necelých dvou měsících jsem se od kamarádů, kteří s ním také spolupracovali, dozvěděl, že pan Houdek zemřel. Měl nějaké zdravotní problémy a už na začátku naší spolupráce říkal, že tak velký model bude jeho poslední. Bohužel byl. Bylo mu 80 let. Touto cestou bych mu chtěl ještě jednou poděkovat, co pro nás aerovkáře a aerovky udělal. Čest jeho památce.



Psal jsem, že výkovky jsou připraveny k obrobení a jestli to půjde dobře, budou na jaře 2011 obroběny. Je konec ledna 2013, sedím u počítače, datluji povídání do Aerovkáře a výkovky jsou stále neobroběny. Při pravidelném volání do strojírně stále slyším stejnou odpověď – omlouvám se nemám na to čas, zajistíte si to někde jinde. Kolega aerovkář a spoluvůrce tohoto dění, domluvil návštěvu v jiné strojírně. Před měsícem jsem naložil dva zkušební výkovky z obyčejného materiálu výkresy a starou klikovku pro představu. Jednání s majitelem firmy dopadlo nad naše očekávání. Vyrobí na zkoušku dva kusy, odzkouší si, jestli to budou celé jenom frézovat nebo část soustružit. Po dvou týdnech jsem jel pro hotové zkušební vzorky, které

příkládám na fotografii. Domluvili jsme se hned na obrobení první várky výkovků. Při jednání jsem několikrát opakoval, že si nemůžeme dovolit ani jeden nepovedený kus. Pátrání po materiálu na výrobu klik bylo zatím neúspěšné i na Slovensku. Mezi obvoláváním strojren a ježděním s aerovkou po Česku jsem se zabýval myšlenkou vyrobit nové ojnice. Myšlenku zadat a nechat vyrobit zápusťku jsem okamžitě zavrhl a moji kolegové taky. Jeden z nás se stačil oženit a založit rodinu, další odešel do důchodu. Jak ten čas letí. Po zavolání do nám známé zápusťkové kovárný, následném obvolání Čech i Moravy, jsem žádou



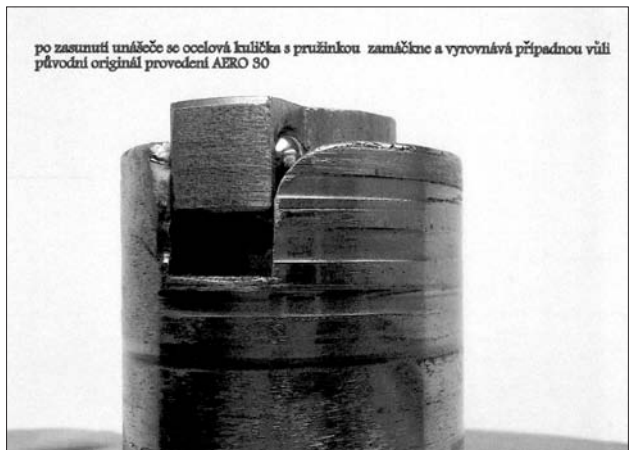
zápusťku vhodnou pro naši ojnicu nesehnal. Musíme si zatím vystačit se starými ojnicemi, které máme ve svých motorech. Do této chvíle bylo prodáno pět boků. Pokud mám dobré informace, jeden nový blok byl smontován a běžel na zkušebním stole (Aerovka ještě nebyla dokončena). Ještě jednou chci poděkovat všem, kteří se na této akci trvající téměř deset let podíleli, všem kteří nám vyšli vstříc a hned po sdělení našeho požadavku nás nevyhodili. Za to jim patří dík.

L. Mayer a J. Weger

Unášec dynamy A 30 – ještě jednou (dopis a foto od p. Jaromíra Schillera)

K problematice unášeče dynamy Aero 30

Vlastním Aero 30 – 1937 sport od roku 1967. Aerovka byla a dosud je v původním stavu, tak jak byla vyrobena (střecha a



lak jsou již nové), takže vím, jak vypadá originál Aero.

Posílám pár fotek, kde je patrné, jak se to dělalo. Ocelová kulička s pružinkou se důkladně zapertluje tak, aby mírně vyčnívala a pružila. Unášec nesmí být příliš utopen na kuželu dynama, pak není zasunut celou plochou v klikovce a tím může dojít ke zničení unášeče. Zadní díl klikovky má na straně kuličky zaoblenou hranu pro snadnou montáž dynama. Z praxe vím, že dynamo Scintilla a Magneton v předrenovačním stavu mají kužel pro unášec všelijaký a ne vždy odpovídají výkresu kužele unášeče.

P.S. Přikládám pro zajímavost foto přetiakového ventilu chladiče KRATINA.

Jaromír Schiller

Panu Schillerovi velmi děkuji za dopis i fotografie. Provedení, které zaslal, je logické a funkční. Je však zajímavé, že v žádné dostupné původní technické dokumentaci není kulička uvedena. Úplně původní unášec neměl ani pružiny, takže k destrukci docházelo velmi záhy. Ve článku o úpravě unášeče v minulém čísle Aerovkaře jsem chtěl hlavně vyřešit opravu v případě, kdy jsou unášec i díl kliky již poškozené a není nutné rozebírat motor. Jistě by bylo vhodné unášec upravený bronzovými podložkami doplnit i kuličkami. Každopádně by odpadlo celkem pracné zkoušení zasunutí unášeče ještě před jeho montáží na dynamo. Z praxe je známo, že náběhy na klikce pouze pro pružiny mnohdy nestačí a dochází při namontování dynama k jejich poškození. To s použitím kuliček odpadá. Ještě praktická rada. Pokud bychom namontovali unášec s kuličkami do již poškozeného dílu kliky a po nasunutí do kliky by zůstala ještě vůle mezi klikou a unášecem, kterou by přečnívající kuličky nedokázaly vyplnit, docházelo by k destrukci dosedacích ploch nadále. Pravda je, že řešení uložení dynama moc šťastné nebylo.

- JK -



Převodovka AERO 30

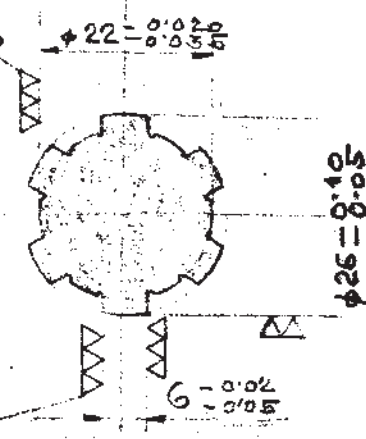
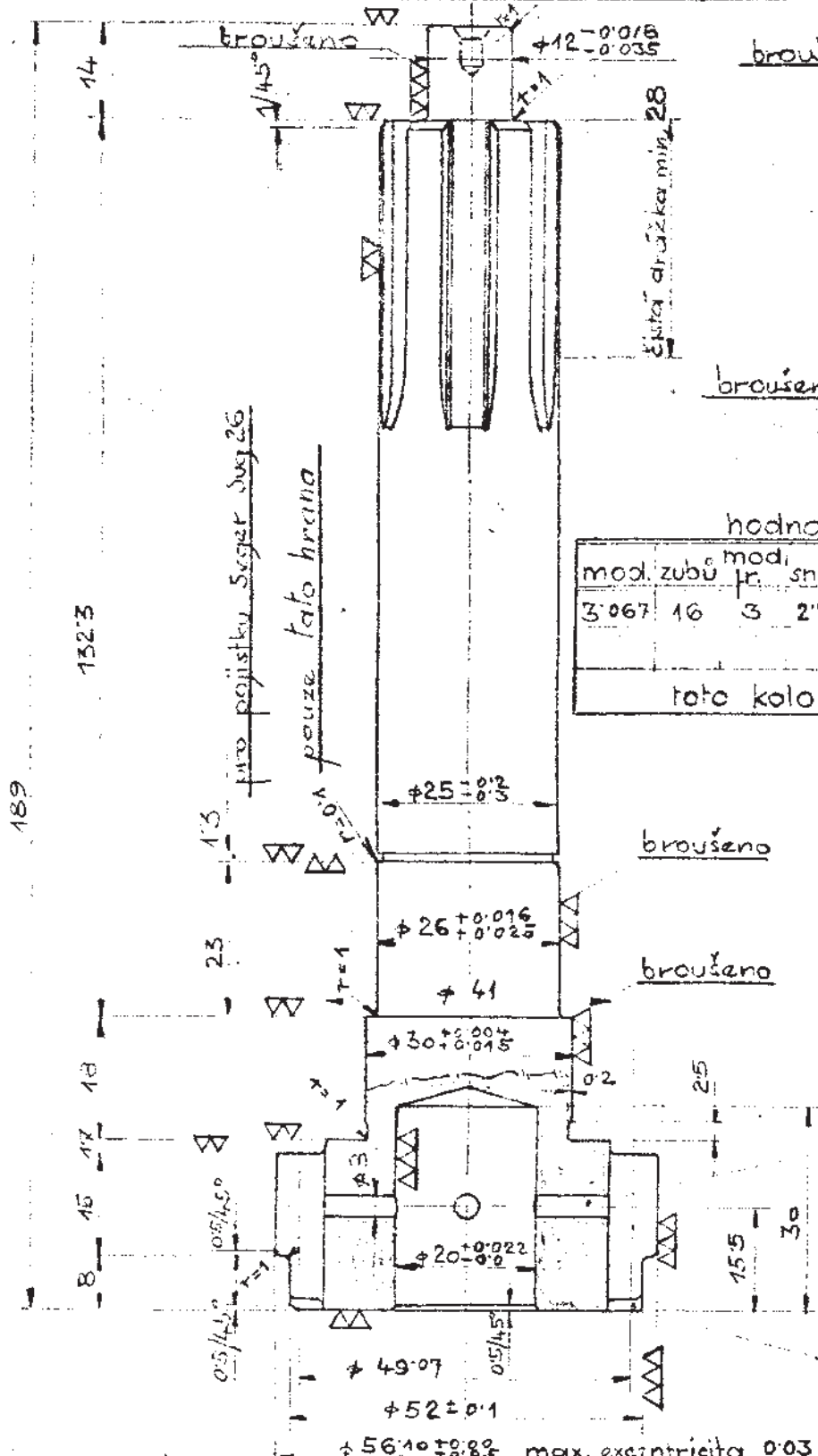
Pan Radim Kříha nám zaslal dotaz k osazení rychlostní skříně se žádostí o příslušné výkresy. Přílohou jeho žádosti bylo schéma vývoje osazení rychlostní skříně. Přesto, že jsem toto schéma již někdy zahlédl, nejsem si jist kde ani kdo je jeho autorem. Vývoj převodovky byl obsáhlejší, než schéma znázorňuje, ale pro základní představu je postačující. Chtěl bych upozornit na možnost záměny především kola II. rychlosti. Již se stalo, že byl sesazen stromeček s nepatřičným kolem (ono to skutečně někdy jde). Je logické, že se zuby kol v takovém případě neodvalují, ale trou a zničení soukolí je neodvratné. Pokud není 100% jistota, že soukolí k sobě patří – nesestavovat! Uvedení této stati je v plánu již delší dobu, a tak se panu Kříhovi omlouvám za pozdní reakci na jeho dopis. Největším problémem je, že v archivu nejsou k dispozici všechny výkresy jednotlivých kol pro sestavy uvedené v tabulce. Dále není v tabulce zásadní změna, a to přechod na díly ozn. T, čili pro A 50. Výkres sestavy převodovky č. L 3218 je datován 8.1.1937! Již v této sestavě jsou uvedena kola s ozn. T. Vycházíme proto z této sestavy, která platila pro A 30 (otevřeně i zavřeně, mimo soukolí „hruška – talíř“, kterým se budeme zabývat samostatně) až do synchronních převodů. Z převodových kol a předlohy (stromečku) zůstal s ozn. L 1197 pouze pastorek přímého záběru, který je již v záběru se stromečkem T 1022 (29 zubů)! Dnes uvádím T 1022 předlohu (stromeček) a L 1197 pastorek přímého záběru. Pro dokončení předchozí stati ještě L 4845 zadní péro limusíny A 30.

- JK -

Převodové poměry	Rychlost při otáč. motoru		S	Q	P	R	T	Z
	celkový	stupně						
4,66	1	III	99	85				
	1,72	II	57,5	47				
3,875	I	I	25,5	22				
-5,28	Z	Z	-18,7	-16				
4,75	1	III	97	83,4				
2,05		II	47,5	40,8				
3,875	I	I	25	21,5				
4,71	1	III	97,5	83,8				
1,96		II	49,7	42,7				
3,875	I	I	25,1	21,6				
4,71	1	III	97,5	83,8				
1,89		II	51,6	44,3				
3,75	I	I	26	22,3				
-5,12	Z	Z	-19	-17,2				
4,43	1	III	104	89,5				
8,37	1,89	II	55	47,3				
15,51	3,75	I	27,7	24,8				
-22,68	-5,12	Z	-20,3	-17,4				
5,5	1	III	87	75				
	1,89	II	46	40				
	3,75	I	23,2	20				
	-5,12	Z		-14,2				

SCHEMA VÝVOJE PŘEVODOVKY Aero 30	
S. V. 4984 - 1947	
a) DO Č. M. 800	b) DO Č. M. 1600
c) DO Č. M. 1600	d) DO Č. M. 1600
e) DO Č. M. 1600	f) DO Č. M. 1600
g) DO Č. M. 1600	h) DO Č. M. 1600
i) DO Č. M. 1600	j) DO Č. M. 1600
k) DO Č. M. 1600	l) DO Č. M. 1600
m) DO Č. M. 1600	n) DO Č. M. 1600
o) DO Č. M. 1600	p) DO Č. M. 1600
q) DO Č. M. 1600	r) DO Č. M. 1600
s) DO Č. M. 1600	t) DO Č. M. 1600
u) DO Č. M. 1600	v) DO Č. M. 1600
w) DO Č. M. 1600	x) DO Č. M. 1600
y) DO Č. M. 1600	z) DO Č. M. 1600

R) platí pro poslední typ roadster
V) platí pro valniček a dodávku
• nové korigované ozubení – pozor na záměnnosti!
d) vyhovuje pro c), nelze použít pro b)



hodnoty ozubení kol:

mod. zubů	mod. pr. sníž.	φ	φ'	kor.	vzdálenost os
3.067	16	3	2.75	20°	23°41'
				+1.53	69.05 ± 0.03
					Měrka přes 2 zuby 14.87 - 0.06

toto kolo zabírá s kolem Z29 na příloze 24.

CEMENTOVÁNO DO HLOUBKY 0.6
0.7 mm KALENO V ŘEP. OLEJI.
 Rockwellova tvrdost Rc 62 ± 2

platí do konce 36. serie
 nahražen L-1216

4 otvory

zuby zaobleny k zaskouvání

na příkaz vyznač. na hot. souč.
 náhr. mat. CE2

a: Poplněno: Měrka přes 2 zuby.
 10.3.37. 2 příps. CE2 a poz. cement. a tyranos.
 21.6.37. 1 $\phi 26 \pm 0.02$ na $\phi 26 = \begin{smallmatrix} 0.10 \\ 0.05 \end{smallmatrix}$

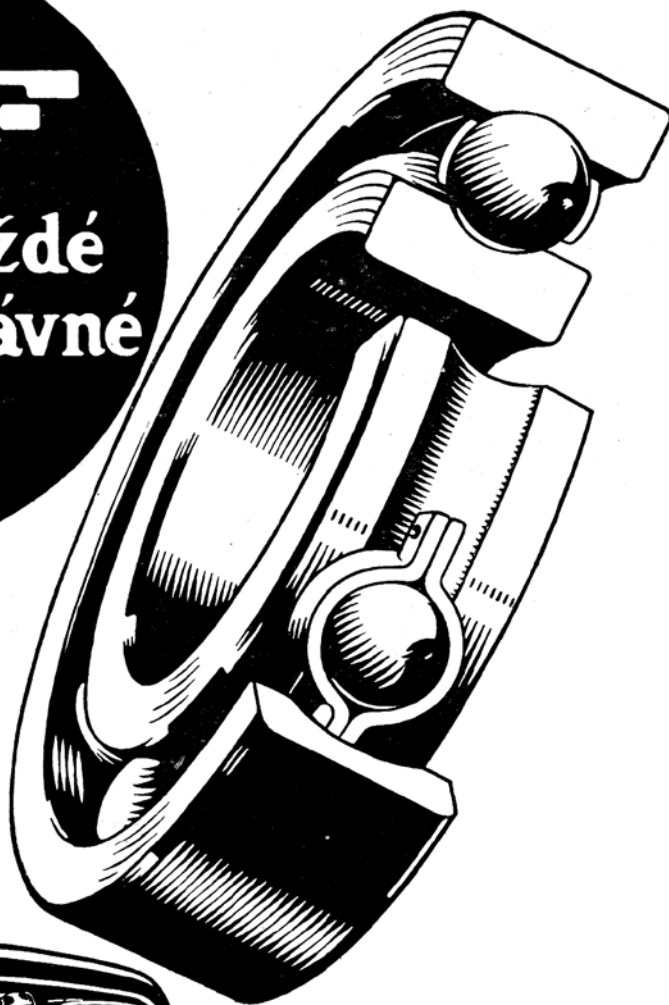
Provedl
 ředitel
 náhr. za L 1133.

pastorek přímého záběru	1	TEI	L1133
průvodič			
1. VI. 37.	L1133		
13 serie	L-1216		
konce 36. serie			

Ae-L 1197

AERO
 JIŘÍ KREJČÍK
 BRNO

SKF
má pro každé
uložení správné
ložisko.



Zpravodaj „AERO CAR CLUBu“ Praha.

Vydává Český klub historických vozidel, Arbesovo náměstí 1, 150 00 Praha 5. Zodpovědný redaktor Josef Křižourek.
Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LIII., číslo 2, r.v. 2013.
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.