



2020

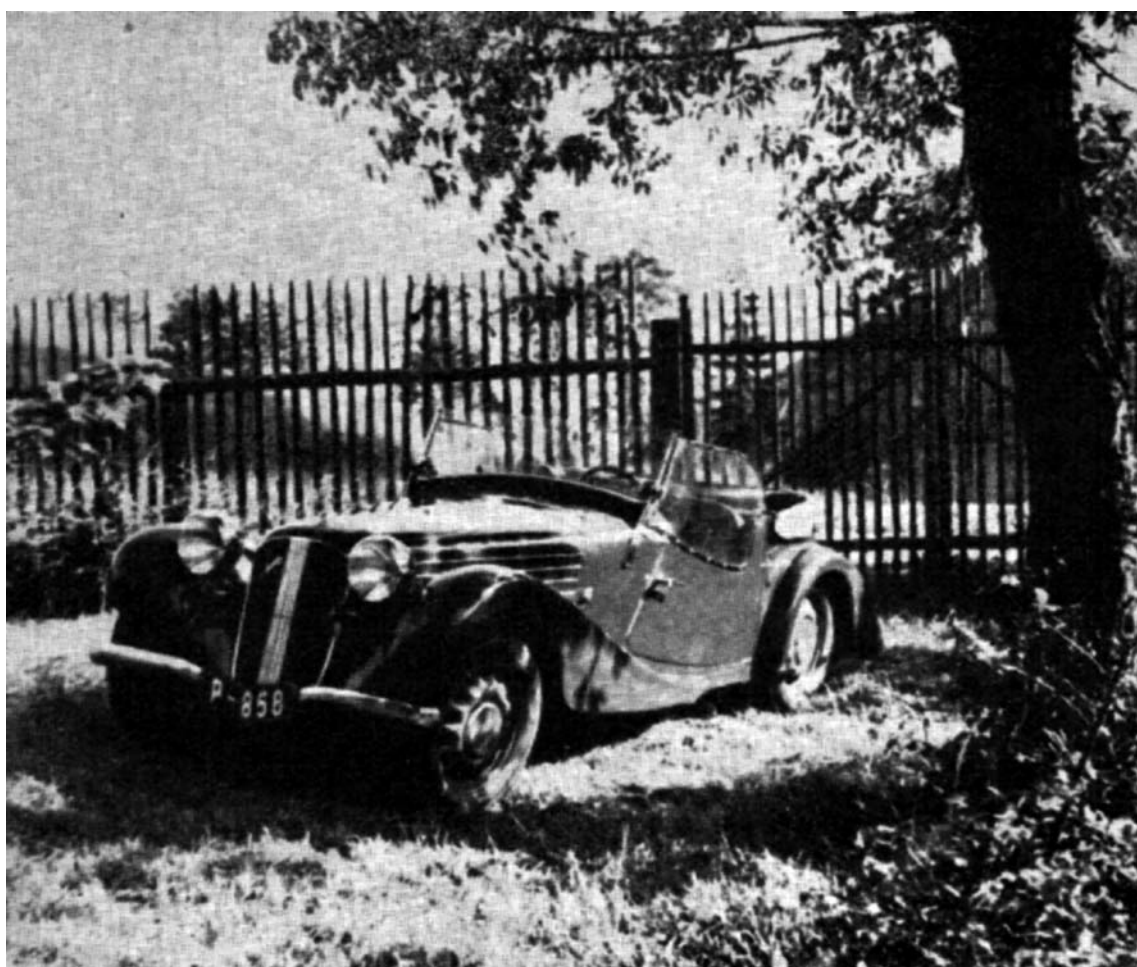
Aerovkár

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



Z AERO fotosoutěže 1938

č. 2



Vážení aerovkáři,

za 33 let, co mám náš časopis na starosti, se mi ještě nestalo, abych již napsaný úvodník odložil do dalšího čísla. Až nyní. Způsobil to, jak jinak, koronavirus, který lze nazvat morovou ranou 21. století.

Patřím ke generaci, která ve školním věku zažila dětské nemoci. Tehdy řádil černý kašel, záškrt, plané neštovice, spála, spalničky, dětská obrna atd. V té době se o nás strachovali rodiče, ale nějak to patřilo k životu. Přišlo povinné očkování téměř proti všemu a společnost si zvykla na klidný život co se nemocí týče, až na nějaké ty chřipky a angíny. Miliony mrtvých způsobené malárií, „obyčejnou“ chřipkou a později AIDS jsme brali tak, že se nás moc netýkají. Setrvalý stav v této oblasti narušily až hysterické zprávy o SARS, MERS, ptačí chřipce, prasečí chřipce, ebola, nemoci šílených krav a

jiných virózách. Už ani nevím, jakých dalších nemocí se týkaly. Jak rychle zprávy o nemocech přišly, tak rychle také zmizely. Již tehdy se ale ozývaly nesmělé hlasy a vznikly dokonce odborné studie, že by se lidé měli připravit na opravdovou pohromu, jež bude schopna napadnout celé lidstvo jako španělská chřipka před 100 lety.

Katastrofické zprávy čte každý, pozitivní nikdo. Aniž bych chtěl nebezpečí zlehčit, tak mně tyhle zprávy připomněly pohádku o pasáčkovi ovci, který si krátil dlouhou chvíli tím, že běžel do vesnice s pokřikem „vlk, vlk!“. Vesničané se vyzbrojili cepy a vyrazili zabít vlka, který tam ale nebyl. Pasáček to několikrát zopakoval, až mu lidé přestali věřit. Když zase jednou přiběhl s pokřikem „vlk!“, tak všichni zůstali doma a vlk zardousil celé stádo ovcí.

Rád srovnávám historické události se současnými a hledám v nich podobnosti. Evropa, a nejen ona, mnohokrát zažila morovou ranu bez ohledu na druh nemoci. S koncem epidemie většinou vypukly pogromy na Židy. Důvodem bylo to, že z procentuelního hlediska zahubily mory méně Židů než ostatních obyvatel a tak jim byl mor připsán na vrub. My dnes víme, že skutečně Židé podléhali morům v menší míře a také víme proč. Prvním důvodem byla jejich uzavřená komunita, druhým velmi přísné stravovací zvyky a třetím podstatně důkladnější hygienické návyky než u ostatní populace. Když to srovnám se současnou Čínou, tak pogrom přišel obráceně ve chvíli, kdy svět neměl o nové nemoci ani potuchy. Odnesl to lékař, který na problém upozornil! Přestože jsou mladší lidé údajně odolnější, zemřel. Vystávají otázky: „Zemřel ten lékař opravdu na nakažení koronavirem?, byla mu poskytnuta lékařská péče, když byl ve vězení?, a byl umlčen jen on sám, v zemi, kde lidský život nemá žádnou cenu?“ Měli bychom umět rozlišovat státy, kde je volnost projevu, a státy, kde je volnost i po projevu!

V zemi, kde se lidé v 21. století odnaučují plivat v restauracích na zem, kde požadavky na hygienu tržišť a stravování jsou mnohdy mizivé, se nelze výsledku divit. Zároveň jde o zemi, která se snaží obsadit 1. místo v ekonomice celé zeměkoule a její obyvatelstvo nebývá expanduje. Je spíš s podivem, že podobná pandemie nepřišla dříve.

V době, kdy píší tenhle úvodník, oznámila Čína téměř nulový přírůstek nakažených, kam nejsou zahrnuti jen ti, kteří se vrací ze světa. Je vůbec možné, aby takhle rychle, téměř ze dne na den, byla nemoc vymýcena? Ať se na mne nikdo nezlobí, ale oficiálním zprávám z téhle země nevěřím ani slovo. Kdybych obdivoval konspirační teorie (které nesnáším), tak by takové oznámení čínských představitelů znamenalo obnovení veškeré pozastavené ekonomiky, zatímco svět dále upadá do recese. A to 1. místo v ekonomice mají tzv. v kapse. A ještě mohou vystupovat jako misionáři s dodávkami toho, co ostatním chybí. Nezapomínejme také, že v Číně po tisíciletí platí poučka, že krize je také příležitost!

Pokud někdo ze čtenářů posoudí můj dnešní úvodník jako politický a do Aerovkáře nepatřící, což se již kdysi stalo a já jsem zpytoval svědomí, zda má čtenář pravdu, tak tentokrát musím podotknout, že je mi podobný názor lhostejný. Ona se současná situace opravdu týká nás všech.

Vážení aerovkáři, přiznejte si, že v našich řadách převládá díky věku nejvíce ohrožená skupina lidí. To je jenom konstatování, nikoliv strach. Těšíme se na nastávající veteránskou sezonu, ale v tuto chvíli nevíme nikdo z nás, jestli letos nějaká bude. Pokud žádná nebude, tak máme možnost veškeré „stařecké“ síly vrhnout na vychytání neduhů a vylepšení našich strojů, na něž koronavirus nemá šanci zaútočit a od nichž ho v garáži nechytíme. Je to také jedinečná příležitost zasednout k počítači a pro náš časopis napsat nepřeborné množství příspěvků! Co vy na to?

V době, kdy čtete tento úvodník, budeme zase o krok dále a věřím, že to bude posun k lepším zítřkům. Těším se na letošní setkání aerovkářů na ohlášených akcích a pokud nebudou v reálu, mohou být virtuální. Konečně bychom využili dnešní komunikační možnosti, na které jsem se dosud díval skrz prsty.

Jak se říká, v životě je vše špatné vždy k něčemu dobré – to je přišerná fráze, ale myslím, že koronavirová pandemie může přispět k větší pokoře našeho myšlení.

– JK –

P.S: Trochu odlehčení současné situace. Nezničitelný Chuck Norris oslavil 80. narozeniny. A tohle o něm víte? „Chuck Norris chytil koronavirus, ale bylo mu ho líto, tak ho zase pustil ...“



!!! 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. Prosím, uvádějte u dotazů i Vaše telefonní (mobilní) čísla. Dále prosím! Pro své příspěvky vybírejte jen ty fotografie, které chcete u článku mít! Děkuji za pochopení.

P.S. – **Hledáme němčináře, který nebo kteří by byli ochotní překládat náš časopis. Předem děkujeme.**

– red –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



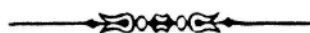
Při tradičním lednovém Aerovejšlapu jsme ještě netušili, že se v tak hojném počtu asi delší dobu nesejdeme. Hromadná fotografie „tvrdého jádra“ aerovkářů s fotkami z minulosti je dokladem, jak ta naše generace stárne. Jednou budou tyhle fotky také historií. Ale nebuďme nostalgičtí. „Vejšlap“ se pod taktovkou organizátorů, koho jiného než manželů Petschkeových,



vydařil. O tom svědčí osvěžení „svařákem“ v přírodě i příjemné posezení při skleničce vína ve vyzdobené horoměřické garáži.

Již mnohokrát Petschkeovi „vyhrožovali“ aerovkářům, že je to naposledy. Doufejme, že opět zůstane jen u „výhruzek“, a že nezakročí ani „Vyšší princip“.

– JK –



Aerovky v Lázních Bohdaneč letos nebudou!

V minulém Aerovkáři byl pořadatel a nadšený aerovkář Jan Sochor plný optimismu, že navrátí aerovky do krásného městečka, které hostovalo v roce 1933 jejich první velkolepý sraz. Pro letošní veteránskou sezónu se záměr rozplynul a byl přeložen na 11. – 13. června 2021.

Všichni to již víme, ale přesto jsem se rozhodl zmínit se o akci. Jednak proto, že někdo pátrající v budoucnu o současných událostech získá informace o tom, jak pandemická choroba zasáhla i do zájmové činnosti. A za druhé proto, že se, doufejme jenom letos, ruší pravděpodobně veškeré akce a že se díky uzavřeným hranicím nepodíváme ke kolegům aerovkářům do Německa ani oni k nám!

Při psaní těchto řádků mě napadlo, že mnozí z nás vyrazí s aerovkou alespoň na individuální výlet. Co kdybychom tyto výlety pojali jako jakousi téměř virtuální soutěž. Vaše příspěvky. Inspirací může být AERO fotosoutěž z roku 1938 – viz titulní strana.

– JK –

V. ROČNÍK

ČÍSLO 7

ČASOPIS AERO CAR CLUBU

ODPOVĚDNÝ REDAKTOR ST. KAFUNĚK

Aero Car
Club
Revue

V PRAZE 5. ČERVENCE 1938

KAM LETOS...?

Vy se ještě ptáte? Není jiné odpovědi, než do našeho krásného Československa! Ano, zůstaňme uvnitř vlastních hranic! Zanechme pošetilých řečí, jako že jsou těsné! Zanechme pomluv, že cestování u nás doma musí být drahé! Zanechme v dnešní době zvyků cestovat za hranice, bude to dnes vznešenější a více nás to uspokojí, budeme-li objevovat krásy svého domova.

Zůstaňme tedy v republice, když do ostatních demokracií je daleko a když nejbližší okolí nás — nemá rádo. Ale nemysleme, že musíme se pohybovat jen uvnitř území. Naopak je naší povinností i naším prospěchem, jestliže se rozjedeme právě tam, kde je nás třeba, aby nás viděli přátelé i nepřátelé a kde i my chceme mít dnes jako dříve vědomí domova. Krásy našich pohraničních hor — a vy se přece nebojíte? — krásy našich velehor, polonin, pralesů a divokých a nezkrocených toků, to všechno na nás čeká letos toužebněji, než dříve, a uspokojí naši touhu po cestování a po toulání se přírodou nejlépe a nejvděčněji. Dopřejme si letos při motoristické turistice požitku z vlastnictví, radosti z pocitu domova a povzbuzení ze sebevědomí, že tahle všechna krásná země je naše!

Toužíte po tisícikilometrových vzdálenostech — prosím, Slovensko a Podkarpatská Rus na vás čeká. A nevěřte tomu, že jste tam již byli. Jestliže jste tam byli, tedy jste tam jen nakoukli a nepřivinuli jste se k srdci kraje a k duši lidu.

Nechť zůstanou naše peníze u nás...!

 213

Kdy byl napsán článek **KAM LETOS ...?**, je jasné z uvedeného data, a proč byl v roce 1938 napsán, je lépe nepřipomínat. Přesto vidím se současnou situací mnoho společného. Jen si z textu vyjměme násilně oddělenou Podkarpatskou Rus, nenásilně oddělené Slovensko a zkrácení názvu státu na Česko. Naši zahraniční přátelé si dosadí název svého státu. Článek je po této úpravě velmi aktuální. A co si dosadit za poznámku v textu „... nejbližší okolí nás — nemá rádo.“? Řekl bych, že to může takto zůstat. Všichni dnes víme, že se tehdy jednalo o společného nepřítel! A tím je dnes v našem nejbližším okolí opět společný nepřítel — všudypřítomný virus — jemuž se podařilo nás s našimi přáteli rozdělit.

Tak doufejme, že je to (narozdíl od r. 1938) jen na krátkou dobu a beze ztrát!

— JK —



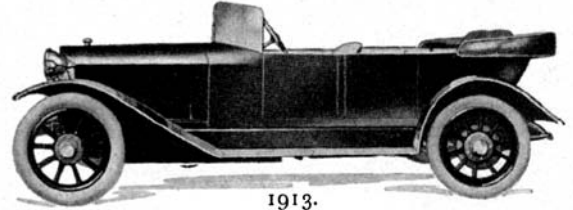
Aero 13.

Reportáž z cesty 13 aerovek do polského přístavu Gdyně v r. 1934
- pokračování -

Což teprve v Poznani. Seděli jsme s našimi přáteli až do půlnoci a velmi neradi se s nimi loučili. Muselo se však jít spat. Odjezd byl stanoven na 4. hod. ranní a čtyři hodiny spánku po jedné projeté noci a 24 hodinách nepřetržité jízdy nebylo jistě mnoho.

Ráno vstalo mrazivé, ale krásné a slunečné. Kluci vzpomněli si ještě na leccos a několik lenochů muselo být vytaženo násilím z postele; pak tankování a bylo již sedm hodin. Jelo se.

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



1913.
4-válec, 90 × 140 mm.

Čekala nás Gdyně. Čekala netrpělivě, se srdcem otevřeným dokořán. Ředitel mořského ústavu inž. Legowski, kapitán přístavu admirál Kaňski, velitel námořní policie, starosta, náčelník, předseda t. zv. Rady interesentů přístavu, nejvyšší to organizace, sdružující všechny korporace a svazy importérů a exportérů včetně železnic a vládních úřadů, redaktori a fotografové, kteří se na nás vrhli se svými aparáty jako diví. Předali jsme náš pohár inž. Legowskimu, který podle jeho slov



Večeře na uvítání v Poznani



Tankování v Poznani



Prach a jen prach



Poláci byli dobrými hostiteli

bude trvalým pomníkem polsko-československého přátelství; najedli jsme se dokonale, což bylo velmi vděčně přijato našimi vyhladovělými žaludky a již se dále jelo do přístavu.

Co bych vám povídal. Znáám Gdyni již dávno a jsem na ni hrdý jako každý Polák.

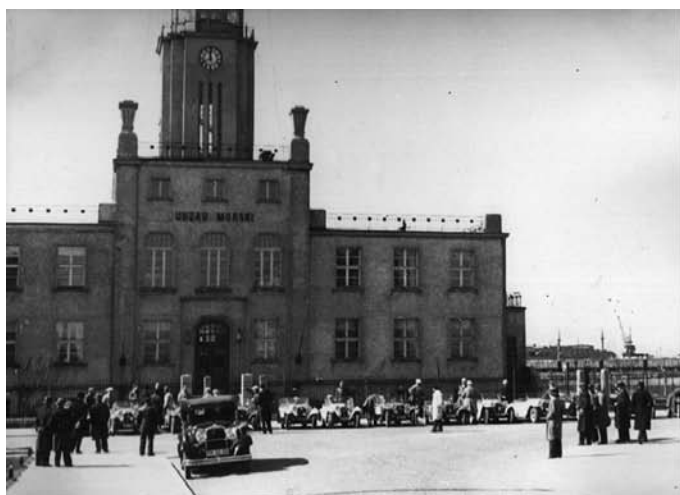
Přesto jsem byl udiven jejím obrovským vzrůstem za ty dva roky, co jsem tam byl naposledy s red. Maršákem. Což teprve všichni ostatní, kteří ji viděli po prvé v životě. Je to opravdový zázrak lidské práce a obětavosti celého národa a dnes nejmodernější přístav světa. Gigantická práce, jaké bylo



Skvělé pohoštění v přístavní restauraci



Před přístavní staniční budovou



Odjezd od námořního úřadu ve Gdyni



Vozy absolvovaly 100%ně nejhorší cestu



Ředitel inž. Lengovski a vůdce Hess



Na lodi se nám líbilo



Pod polskou vlajkou



Na mostě ve Gdyni

zapotřebí jen na vykopání šesti milionů dvě-
stě tisíc krychlových metrů země pro dvanáct
přístavních basenů, nese již své ovoce. Gdyně
je dnes čtvrtým přístavem světa podle počtu
ročně odbavovaných lodí. Předčí ji prozatím
jen New York, Hamburk a Rotterdam. Žádný
z těchto přístavů nemůže se jí však vyrovnati

účelností v poloze jednotlivých basenů a
žádný z nich, kromě New Yorku nemůže se
pochlubit tak moderním zařízením a vymo-
ženostmi techniky. A pak ještě jedno: je to
*jediný přístav na světě, ve kterém se úřaduje
plných 24 hodin! Den a noc bez přestávky.*



Před odjezdem z Gdyně



Loučení s p. ředitelem inž. Lengovským



*Před odjezdem: zástupce vlády p. Modlinski
velitel policie
velitel civilního přístavu*



Velitel vojenského přístavu jeví velký zájem

Objeli jsme krásně celý přístav, vyjeli si
na širé moře a k večeru vrátili jsme se zase
domů. Moře bylo klidné a tak nikdo na štěstí
neprokazoval žádný náběh na nějaké to zvr-
acení. Dělalí jsme dokonce hotové mořské vlky
a předvedli udiveným polským mariňákům
jedinečný mořský pohřeb podle všech před-
pisů a zákonů. Pohřbívalo se totiž... nemoc
jednoho kamaráda, který nemohl jeti s námi.
Poslal nám jen do Gdyně svoji nemoc v ma-
lém balíčku, který jsme spustili se zachová-
ním všech obřadů na širém moři po prkně do
vody.

Večer byl banket. A zase: přátelství, sblí-
žení, bratrské národy, spolupráce a spolužití,
jedna slovanská krev. Prosím a neřekl to ni-
kdo jiný než representant polské vlády, zá-
stupce vládního komisaře v Gdyni. No tak
vidíte. A pak že nám tam natlukou.

Domů jsme se dostali zase mořem. Na-
sedlo se na parník, který nás dopravil na
molo skoro až před náš hotel. To však nebyl
ještě konec. Poláci nás povozili ještě dopo-
ledne autocarem po městě, ukázali město a
doprovodili až na hranice, kde nás předali
representantům Gdaňska, kteří tam již če-
kali. Na obou hranicích nechtěli žádné kar-
nety a pasy ani vidět a tak jsme za chvíli
byli v Gdaňsku.

– Pokračování příště –

Připravil Karel Jičínský a – JK –

Po stopách působení továrny AERO aneb, kam jsme se ještě podívat mohli

Jednou z posledních fotografií z cesty 13 aerovek, nazvané **Aero 13**, je řada aerovek před prodejnou AERO v Praze v ulici Na Poříčí. Pokud vím, tak se nedochovalo žádné foto, kde by bylo v takové míře vidět průčelí domu, ve kterém prodejna sídlila. Neodolal jsem a vyzbrojen foťákem jsem se vypravil na místo činu. Současný stav domu jsem vyfotil téměř ze stejného místa, na kterém stál fotograf v roce 1934. Moc se tam toho nezměnilo. Jezdilo se vlevo, ulice již není dlážděná, ale vyasfaltovaná, přibylo několik dopravních značek, automobil na současné fotce je trochu modernější a to je asi vše. Kdyby nebyla výroba aerovek násilně přerušena, byly by nápisy Aero na fasádě snad ještě dnes.

Možná vás napadne jak je možné, že jedna z nejméně frekventovaných pražských ulic téměř zeje na současné fotce prázdnou. To ještě nezpůsobil koronavirus, ale lednové nedělní dopoledne. Se 100 aerovkami bychom se tam nemohli podívat ani v neděli.



AERO 30...



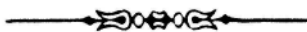
**NOVÁ
PRODEJNA AUTOMOBILŮ TOVÁRNY**
Aero
PLZEŇ, NÁDRAŽNÍ TRÍDA 32.
TELEFON 874.

Ojeté vozy ve velkém výběru vždy na skladě za velmi výhodných podmínek.

Trocha plzeňské aero-historie

I v Plzni jsou místa, kudy kráčela aerovkářská historie. Jedním z nich byla prodejna automobilů AERO v Nádražní třídě. Provozovna však sídlila ve dvou objektech. Na první fotografii je místo, kde stával dům, v němž byla kancelář prodejny. Druhá fotka zachycuje současný stav objektu, kde byla prodejna a sklad. Dnes je tam stavební klem-příství.

Z Plzně Milan Turek



Po odmlce se vraťme k seriálu Z dějin automobilu. Připomeňme si dávno zapomenuté konstruktéry a jejich samohyby.



Z knihy V. Heinze a V. Klementa **Z DĚJIN AUTOMOBILU** z r. 1931.

27. pokračování o automobilech na páru.

Z historie automobilu – PÁRA V DOPRAVĚ

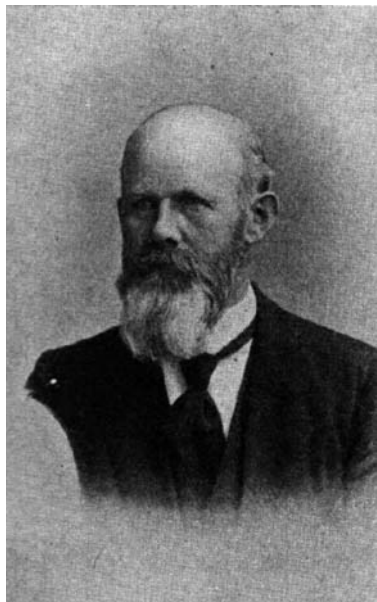
74



R. THURY – J. NUSSBERGER

Švýcarsko 1878/79

set kilometrů a osvědčilo se i při jízdě do vrchů; tak na staré cestě u Chable překonávalo 7procentní stoupání, ač nemělo měny rychlostí, táhnouc vozík s lavicemi a obsazeno 10 osobami. Vůz jest uchován jako majetek Automobile Club de Suisse, který jej zachránil od zkázy, které podléhal, stojce opuštěn v dílnách v Sécheronu.



R. Thury

Na to, že byl postaven dvěma mladými muži, kteří právě dokončili svou učební dobu a stavěli jej z nepatrných svých příjmů pro zábavu ve volných chvílích – a to v čase, kdy ve Švýcarsku nebylo jiného samochodného vozu – byl vůz pozoruhodným úspěchem. Kotel byl trubkový s vnitřním topeništěm, vyzkoušený na 18 atmosfér, ale normálně pracoval na 10 – 12. Parní stroj byl dvouválcový a při 300 obrátkách vyvíjel asi 8 ks. Byl opatřen kulisovým rozvodem, dovolujícím jízdu v obou směrech, se stupni zpomalení od 1/10 do 6/10. Regulace se dělá pákami v dosahu řidičovy ruky. Hnací náprava měla diferenciál konstrukce skutečně klasické, kombinovaný s brzdou, řízenou laníčkem od pedálu řidičova. Hnací kola, která mladí umělci vykovali ručně, měla gumové obruče, ovšem plné. Zásoba uhlí dovozovala jízdu asi 50 km, zásoba vody stačila jen na 20 km, ale naplňování nádrže – pomocí ejektoru – bylo snadné a stačila na ně minuta. Řízení (působilo na otočný čep kola vnitřním ozubením), umožňovalo otáčení takřka na místě. Vozidlo dosahovalo ověřené maximální rychlosti 50 km, průměrné asi 30 km; úplně k jízdě připravené vážilo 820 kg. Ale přes svou nepopiratelnou dokonalost se nestalo podkladem výroby. Pan R. Thury, jemuž děkují autoři za tato data, se věnoval elektrotechnice, J. Nussberger je jako vedoucí elektrotechnik ve službách Cie du Gaz v Orléansu. Thury se pokoušel r. 1879 zhotoviti – na účet p. R. Picteta – elektrickou tříkolku, ale pokus se ztroskotal o nedostatek dobrého akumulátoru.

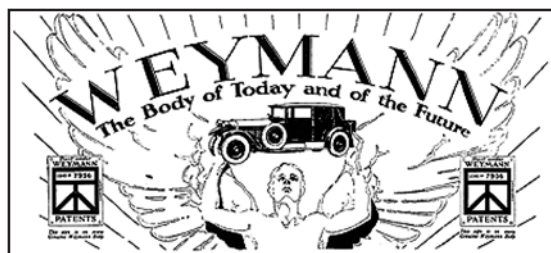


J. Nussberger

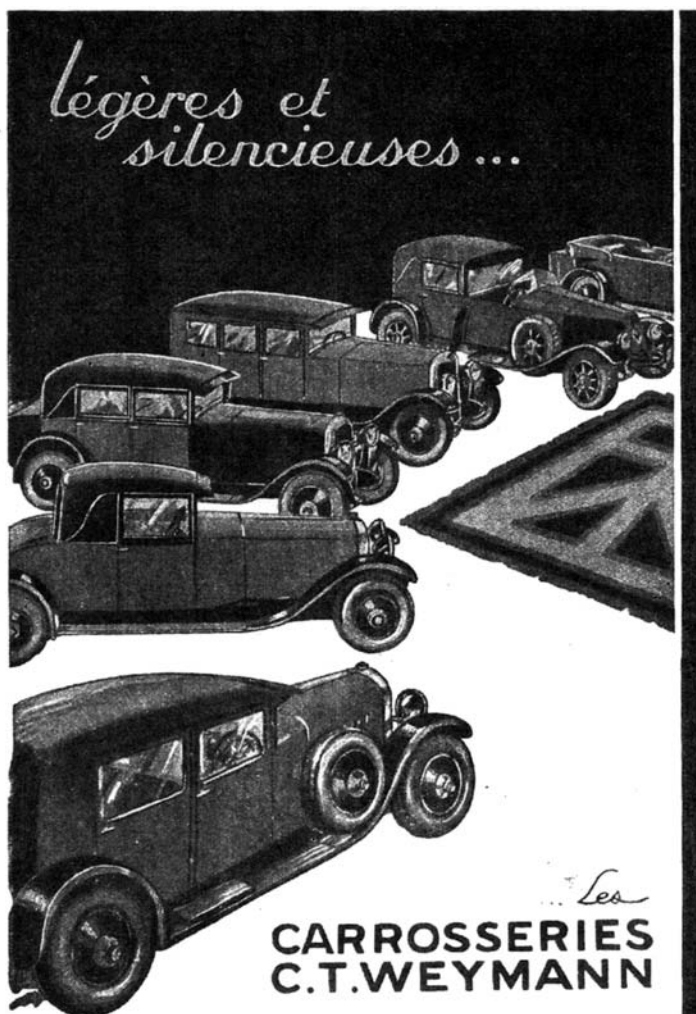
piratelnou dokonalost se nestalo podkladem výroby. Pan R. Thury, jemuž děkují autoři za tato data, se věnoval elektrotechnice, J. Nussberger je jako vedoucí elektrotechnik ve službách Cie du Gaz v Orléansu. Thury se pokoušel r. 1879 zhotoviti – na účet p. R. Picteta – elektrickou tříkolku, ale pokus se ztroskotal o nedostatek dobrého akumulátoru.



Charles Terres WEYMANN



Narozen v Port-au-Price na Haiti dne 2. srpna 1889 ze smíšeného manželství. Začínal jako pilot a technické prvky z této oblasti letectví aplikoval při stavbě automobilních karosérií v letech po skončení I. světové války. Základ dřevěné kostry karosérie tvořily jednotlivé dřevěné komponenty,

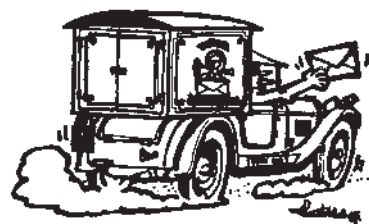


KARROSSERIE C. T. WEYMANN
„AERO“ továrna letadel PRAHA-VYSOČANY.

které byly navzájem spojeny profilovými ocelovými díly prostřednictvím kožených vložek, které umožňovaly pružné vzájemné spojení. Tento pružný celek byl potažen koženkou (fabrikoidem), takže nebylo nutné tmelení a následné broušení.

Petr Klusák

Z REDAKČNÍ POŠTY



Do redakce nám byl doručen soubor dobových fotografií. Od rodinných příslušníků víme, že majitelem byl pan Maroušek, pekařský mistr z Ratenic 118 v kolínském okrese. Fotky zachycují „vývoj“ zjevně rodinné aerovky od původního stavu přes generálku až po vyjízd'ky do přírody. Zda aerovka ještě existuje a jaký je případně její současný stav, se zjistit nepodařilo.

– JK –





Záhadná aerovka A 40

Aerovka na fotografii byla vyfocena na Živohošti v roce 1969. Majitel ji prezentoval jako AERO 40. Ví někdo ze čtenářů něco více o téhle aerovce a co znamenalo ozn. A 40?

Milan Turek z Plzně



Pozn. red.: Krom záhady A 40 si prohlédněte vedle stojící „třícítku“. Původně to mohla být limusina nebo tovární kabriolet asi z r. 1935 – 36. I takhle strašné úpravy tehdy aerovky zažívaly.

Hromadné přechíslování vozů AERO 30 v Kroměříži?

Redakční poště bychom měli říkat též pošta internetová. A právě po internetu byl před časem doručen dotaz několika členům ACC, který zněl: „Co víte o hromadném přechíslování vozů Aero 30 někdy v 50. letech v Kroměříži? VIN z přechíslované série začíná trojkou, **konkrétně jde o č. 34219.**“

Několik aerovkářů se k dotazu vyjádřilo, ale žádný z názorů se nezabýval myšlenkou hromadného přechíslování nebo jen konstatováním, že se o takové akci nic neví. Co se tedy v Kroměříži přihodilo v těch 50. letech? Kolega z Litomyšle k tomu napsal, že jeho „techničák“ je z roku 1954 a o přechíslování v něm není ani zmínka.

Za Testační komisi k tomu napsal Jindra Šlesinger: V padesátých letech docházelo celostátně k výměně TP a do nových byly zapisovány často nesmyslné údaje. Třeba výrobní číslo rámu bylo skryto vrstvami barev, a tak se napsalo čitelnější číslo motoru jako číslo výrobní (VIN). O ostatních technických údajích nemluvě. O konkrétní situaci v Kroměříži nic nevím.

Položil bych za prvé otázku. Kolik „třícítek“ mohlo být v té době v Kroměříži, když se mluví o hromadném přechíslování? Domnívám se, že velmi málo. A za druhé, proč by se přechíslování týkalo jenom značky Aero? Museli bychom vědět, jestli v jednotlivých případech došlo ke skutečnému přechíslování, to zn., že v platném TP bylo změněno původní výrobní číslo nebo že došlo k opětnému přihlášení odhlášeného vozu, popř. jestli bylo číslo jen přepsáno z předchozího TP.

Myslím, že je nutné se vrátit až na počátek války. Tehdy byl benzín na přídel a majitelé aut přestali s vozy jezdit. Mnoho soukromníků převedlo i osobní automobily na živnost a tím si přídel zajistili. Takto to udělal i můj otec s „třícítkou“, kterou používal na rozvoz materiálu svým zákazníkům. Vůz dostal německé Typové osvědčení motorového vozidla – Kraftfahrzeugsbrief s datem 8. března 1941 (mám tento TP dodnes). Je zajímavé, že už v něm je jiné výrobní číslo než bylo původně tovární. **To číslo je 36738, čili začíná trojkou!** Jedná se mimochodem o aerovku, s kterou jezdím dodnes. Válka skončila a vůz zůstal součástí firmy. Soukromé podnikání po roce 1945 fungovalo až do doby, než komunisté ovládli vše. To ale neznamenalo, že malé firmy byly zabaveny hned po tzv. „vítězném únoru 48“. Proces trval asi 1,5 roku, kdy byly zlikvidovány všechny soukromé živnosti se zaměstnanci. Vůz měl stále Kraftfahrzeugsbrief z r. 1941! Potom zůstali po nějakou dobu jen živnostníci bez zaměstnanců. Myslím, že můj otec nebyl jediný, kdo chtěl před komunisty zachránit alespoň osobní automobil, takže aerovku znepojízdnil (o tom jsem už v Aerovkáři kdysi psal).

Po roce 1953 nastalo nepatrné uvolnění a režim neměl zájem o automobily, které zatím fyzicky zestárly. Tehdy otec aerovku uvedl do provozu a vůz dostal v r. 1954 nový „techničák“ a opět zcela jiné výrobní číslo. Zdůrazňuji, že do té doby stále platil Kraftfahrzeugsbrief. Domnívám se, že obdobně bylo zprovozněno mnoho automobilů a ty z Kroměříže nevyjímaje.

Za zmínku asi stojí, jak to bylo s vozy nepřevedenými na firmy. V roce 1971 jsem koupil A 30 limuzínu model 39 a jsem jejím druhým majitelem. Bývalý majitel mi vyprávěl, že po nějakou dobu, již za války, bylo možné ještě soukromě jezdit. Od roku 1941 aerovka stála a začal ji používat až po válce. Díky nemoci ji však opět odstavil, snad v r. 1949 – bez odhlášení z evidence! V roce 1954 byl vydán nový TP, ale protože vůz nebyl nikdy nijak přehlášen, zůstalo v TP původní výrobní číslo. Aerovka byla po celou dobu, kdy se s ní nejezdilo, garážovaná, takže v r. 1971 byla v téměř původním zachovalém stavu.

Na závěr lze konstatovat, že rok 1954 byl zlomový (jak konstatuje Jindra Šlesinger) a všechny vozy dostaly nové TP, které máme dodnes.

– JK –

OZUBENÁ KOLA

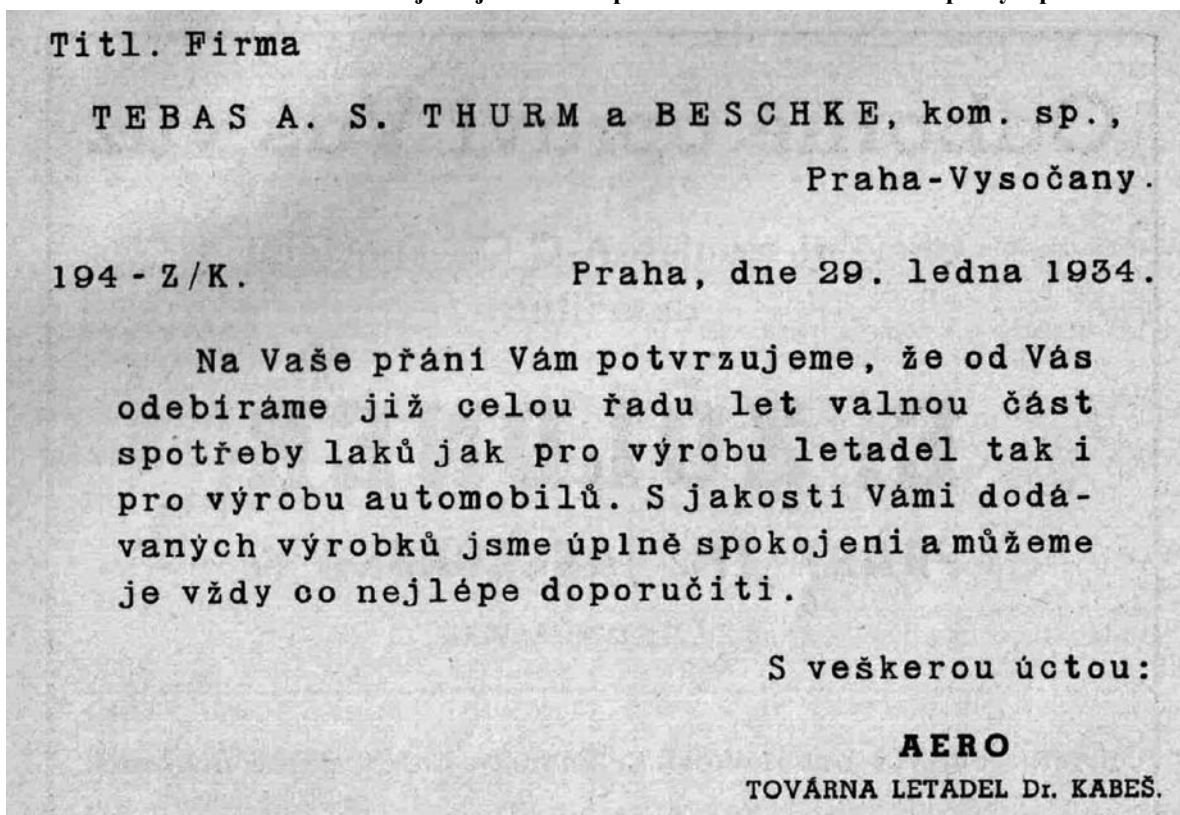
JOSEF WALTER, továrna na ozubená kola a motory, Praha XVII.-Košíře

M O T O R Y



Vážení čtenáři, v Aerovkání č. 4/2019 byla na str. 19 fotografie palubní desky „třicítky“. Na pravé straně desky je přístroj, o kterém jsem se domníval, že jde o zapalovač doutníků. Někdo z Vás čtenářů přístroj identifikoval a poslal emailem zprávu. Ta se mi záhadně ztratila dříve než jsem ji uložil ke zpracování. Prosím o zaslání zprávy a předem děkuji.

– JK –



Dnes v Technické rubrice najdete:

- str. 13 – Vliv antidekonačních přísad na zapalovací svíčku.
- str. 14 – Zajímavé technické řešení vypínání spojky A 50.
- str. 15 - 16 – Volba barev při renovaci = krok do mlhy?
- str. 16 - 18 – Dynamo Scintilla s regulátorem napětí, Vliv regulátoru na baterii a kontrola regulátoru.
- str. 19 – Seřízení vůlí řízení A 30, A 50.
- str. 19 - 20 – Renovujeme výfuk – tlumič výfuku a jeho uložení.
- str. 21 – Seznam archivních výkresů A 500 až A 1000. **Výkresy obhospodařuje Karel Šebesta!**
- str. 22 – Z historie STK – 5. část.
- str. 22-23 – Pravda a mýty o automobilu Aero Minor. Inzerce.

Vliv antidekonačních přísad na zapalovací svíčku

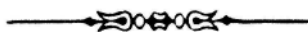
Převzato z technické literatury.

Tak zvané klepání motoru, vznikající hořením směsi, závisí jednak na motoru, jednak na palivu. Toto klepání vzniká tím, že po zapálení směs hoří značnou rychlostí a plyny stlačí a ohřejí dosud nezapálenou část směsi tak, že se naráz vznítí. Tímto náhlým shořením vzniká nerovnoměrné rozdělení tlaku ve spalovacím prostoru, které se projeví zvukovými vlnami na stěnách válců, takže slyšíme klepání. Přitom stoupne náhle tlak, který znamená dodatečné zatížení klikového ústrojí a ložisek motoru. Konstruktor se snaží tomu zabránit jednak vhodným tvarem spalovacího prostoru, jednak používáním vhodného paliva. Zvláště u motorů s velkým měrným výkonem (vyjádřeným v koních na jeden litr obsahu válců) je nebezpečí klepání velké, a proto musí mít používané palivo odolnost proti příliš prudkému hoření (detonacím), které způsobuje klepání. Tato odolnost se vyjadřuje oktánovým číslem. Aby se tato odolnost paliva proti klepání zvětšila, přimísí se k benzínu různé přísady, které však mají nepříznivý vliv na zapalovací svíčku. Většinou se přiměšuje tetraethyl olova a karbonyl železa. Na svíčke se pak usazuje kysličník, bromid a síran olovnatý jako šedobílý povlak, který se stává při teplotě 380 °C vodivým. Je tedy nebezpečí vzniku vodivého můstku, který zeslabuje jiskru nebo dokonce přeskok jiskry znemožní. Povlak na svíčke se však mění při teplotě 420 až 500 °C, proměňuje se v páry a jeho isolační schopnost se zvětšuje. Na samozápalnou teplotu působí palivo s přísadou olova příznivě, avšak opalování elektrod je větší než u benzínu bez přísady olova. Příčinou většího opalování elektrod je, že svíčka se zahřívá na vyšší teplotu, neboť motor poháněný palivem s vysokým oktánovým číslem mívá jednak vyšší kompresní tlak, jednak vyšší otáčky.

Tato vyšší teplota (nad 650 °C) je nepříznivá, protože při ní korodují elektrody. Protože zmíněný povlak je hydroskopický, to znamená, že pohlcuje vodu z okolního prostředí, mohou nastat i obtíže při spouštění motoru, neboť vlhký povlak je vodivý.

Přísada olova v benzínu však snižuje napětí, kterého je zapotřebí, aby přeskočila na svíčke jiskra, neboť má účinek ionizační. Tato okolnost působí velice příznivě a snižuje nebezpečí vzniku vodivého můstku.

Příspěvek zaslal Petr Klusák



Zajímavé technické řešení vypínání spojky A 50.

Originální řešení vypínání spojky, mě uvádělo do určitých pochybností, co se týká osazení radiálním kuličkovým ložiskem na vypínacím šneku spojky A 50. Toto ložisko je zatěžováno pouze axiálně! Náhodou se mi dostal do rukou přítlačný talíř, kde bylo toto ložisko nahrazeno ložiskem axiálním. Jako technik považuji toto řešení za lepší. Provedení je vidět na fotkách.

Axiální ložisko je nutno plošně obrousit na patřičnou míru a jednu půlku vybrousit na větší průměr. Dále je nutno vyvločkovat přítlačný talíř. Nechci tvrdit, že je tato úprava nutná, moje aerovky mají na tomto místě pořád ještě původní švédská ložiska, ale v dnešní době, kdy kvalita nových ložisek je sázkou do loterie a rozměry originálního ložiska již nejsou, by to snad stálo za úvahu.

Musím k tomu dodat, že přesto, že se mi to technicky líbí, nemám s tím žádné praktické zkušenosti. Upozorňuji, že se ložisko nesmí točit, když není vyšlápnutá spojka!



Technické doplnění.

Rozměry upraveného ložiska (horní a dolní kroužek):

Ø „horního“ kroužku 55/82,5 mm

Ø „dolního“ kroužku 55/78,5 mm

Oba zbrúseny na sílu 3 mm.

12 kuliček Ø 7,9 mm, hĺbka dráhy kuliček 1 mm.

Celková šírka (výška) ložiska je 12 mm.

V současném katalogu je uvedeno nejbližší ložisko:
Axialkugellager 51111 – 55x78x16 cena 3,99 Eur.

Původní ložisko (radiální) **L 96**, SKF 6011 –
55x100x12 (totožné s AERO 30).

Zdar a silu! František Budínský

Volba barev při renovaci = krok do mlhy?

Při debatách s kolegy veteránisty na téma renovací se občas diskutuje o problému, jak snadno se může stát, že i po velmi pečlivě provedené práci se člověku nepodaří závěrečné rozhodnutí o tom, jaká kombinace barev (těla vozu, blatníků, kol, sedadel, atd.) by byla ta nejlepší. Výsledek může zaostávat za očekáváním. Renovátor si pak zhluboka povzdechne, ale energii na nový nástřík už najde jen málokdo. Je to potíže. Ne každý má představivost špičkových malířů. Vyrobit něco podle výkresu, nebo k sobě sesadit nějaké díly, to jsou jasné věci, to se přece nedá pokazit! Ale barvy? To je zrádná bažina! Nejednoho renovátor už v ní tonul.

Takže co s tím? Má to nějaké řešení? Tady by mohlo dostat příležitost to pro někoho odtažitě slovo „software“. Slovo, které se nám rozhodně nespojuje s historickými samohyby. Už jsme si zvykli, že filmoví producenti mají v současné době díky softwaru možnost „natočit“ věci, o kterých se filmovým studiím ještě docela nedávno ani nezdálo. Jen se zkuste podívat třeba na první generaci seriálu Star Trek a na to, jak vypadá současná série (Picard). Jasná propast. Nad těmi původními snímky už se budete usmívat, ale ty současné jsou dokonale věrohodné. Vypadají naprosto autenticky. Takže: pokud svět softwaru došel tak daleko, proč nezkusit vyvinout si pomocí softwaru počítačový 3D model auta, které renovujete? A proč se nepodívat, jaké barevné podání by nejlépe naplnilo vaši představu o tom, co tomu vozu bude nejlépe slušet.

Renovujeme padesátku, model 39, sportovní 4 sedadlový vůz. Těchto aut se zachovalo hodně málo (není divu, bylo jich vyrobeno jen 21), a tak se snažíme. Mezi věci, kterými jsme se zabývali, patřilo i téma, do jakých barev to nakonec vyřešíme. Řekli jsme si, že nejlepší je předem vidět výsledek. Takže potřebujeme 3D model, abychom si s ním mohli pohrát.



Stav v průběhu renovace.

Nejdříve jsme vyvinuli model jen tak nhrubo. Pro úvahy o barvách vozu není detailní model nutný. Postupně jsme ale model upřesňovali. Bavilo nás to. Před Vánocemi jsem poslal vyrendovaný obrázek padesátky kolegovi s novoročním přáním. Byl to vlastně takový trochu infantilní vtípek. Kolega Jirka věděl, že jsme renovaci začali v únoru 2019, a že předrenovační stav rozhodně nenavozoval pocit, že by se kompletní renovace dala zvládnout do konce téhož roku. Jirka mi pak volal tak





trochu s úžasem v hlase, a jestli by se prý na to mohl přijet podívat. Přiznal jsem, že auto se teprve na lak připravuje, a že jsem si 3D model připravil proto, abych si to auto mohl v počítači „nastříkat“ v několika variantách, a podívat se, která z těch variant by mě nejvíc oslovila. Jirka se ani nezlobil – aerovkáři jsou fajn lidi...

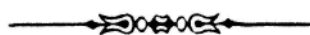
Máte-li model auta hotov, je nahození barevných variant brnkačka. Přiřadíte barvy jednotlivým objektům (ponton karoserie, blatníky, kola, sedadla a čalounění atd.), to co chcete, „nachromujete“, zvolíte si jeden nebo více pohledů, pro které byste chtěli mít kvalitní náhled a necháte počítač, aby to vyrendroval, to znamená, aby vytvořil něco jako fotky toho auta. Je to pár minut práce počítače (podle toho, jak jemné rozlišení má být výsledkem – obrazně: kolik asi megapixelů to má mít).

Aerovkář je nízkonákladové periodikum s poměrně nízkým počtem výtisků. Komfort vysoce kvalitní barevné reprodukce nepřipadá v úvahu. Proto na ukázce modelu, který je zde otištěn, čtenář nemůže ocenit vše, co se z takového modelu dá získat. Ale pro ty z vás, které to zaujalo, uvádím odkaz na internetové stránky, kde je ukázka toho, jak je vybraná sada pohledů zobrazena v několika barevných podáních. www.bitly.com/aero50model

To, co by možná čtenáře mohlo zajímat, je, jaký konkrétní software jsme použili (a kolik to sakra stojí?). Nebo jaké podklady se tomu musí předhodit, aby takový model vznikl? To další by asi mohlo být: „Fajn, ale s počítačem si nerozumím, takže jak na to?“. Nebo: „Když už mám v počítači model, který se mi líbí – jak z té počítačové barvy (v RGB) zjistím, jakou skutečnou barvu pro nástřík potřebuji?“. Možná by se našly i jiné otázky nebo slova do pranice. Pokud by byl zájem, napište na dalibor.konvicka@seznam.cz

Pokud by se ukázalo, že by o nějaké navazující téma byl větší zájem, můžeme se k tomu vrátit v některém z příštích čísel Aerovkáře.

A konečně – nyní již ne zcela nezištně: pokud byste měli ve svých archivech nějaké dobové materiály k Aero 50, model 39, o které byste se byli ochotni podělit, byl bych vděčný za každou informaci – obrázek, kopii dokumentu a podobně.



Dalibor Konvička

Regulátor napětí – „relátko“

V Aerovkáři č. 1 a 2/2003 popsal velmi podrobně funkci, parametry a seřizování regulátoru napětí Jarda Dufek. Přesto se do seřízení nebo oprav tohoto důležitého zařízení málokdo pouští. Petr Klusák zaslal do redakce na toto téma obsáhlý materiál, který se zabývá obecným, velmi pochopitelným popisem funkce regulátoru a jednoduchým způsobem jeho přezkoušení.

* * *

Obrátilo se na mne několik aerovkářů v záležitosti revize, opravy dynama a regulátoru. Většina se domnívá, že postačí zakoupené relé (na burze) pouze namontovat a tím pádem bude relé naprosto funkční. Opomíjí se opořebování (opálené kontakty, únava materiálu apod.), ale naprosto není známo, že příslušné relé je nutno po namontování seřadit ve vozidle na provozní parametry. Příkládám alespoň několik stručných poznámek k této věci, které si každý může provést sám s minimálním vybavením. Je zde připojena tabulka hodnot pro měření regulátoru napětí.

Petr Klusák

Dynamo Scintilla s regulátorem napětí

Čerpáno z publikace *Elektrotechnika motorových vozidel*, ing. Josef Kadrmaz, vydáno v r. 1948.

Dynama Scintilla typu R jsou stavěna pro výkon 62 – 210 W a pro napětí 6, 12 nebo 24 V. Jsou rovněž opatřena regulátorem napětí, který udržuje stálé napětí, a samočinným vypínačem, který zabraňuje průchodu vybíjecího proudu

z baterie do dynama. Na obr. 1 je schematicky naznačeno zapojení příslušenství tohoto dynama.

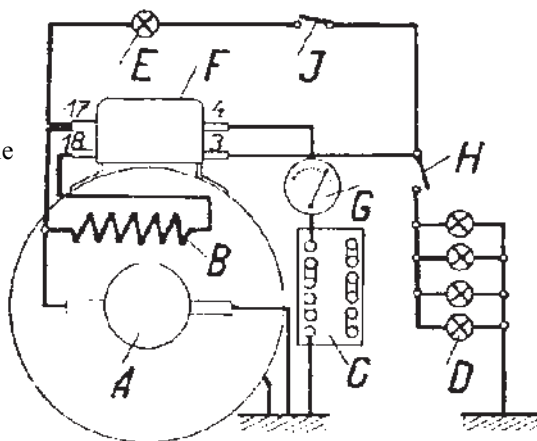
Na tomto obrázku si zopakujeme úkol regulátoru napětí.

Při zvyšování otáček kotvy nastává i rychlejší protínání siločar, takže napětí mezi svorkou 17 a hmotou vzrůstá. Jakmile napětí dynama dostoupí požadované výše (jmenovité hodnoty) 6, 12, nebo 24 V, zapojí samočinný vypínač regulátoru F proud jednak do okruhu dynamo-baterie C – hmota a do okruhu dynamo-spotřebiče D – hmota. Klesnou-li opět otáčky dynama, přeruší vypínač tyto okruhy, a to jakmile napětí dynama klesne pod hodnotu napětí baterie. Tím se zamezí, aby se baterie při nízkých otáčkách nebo při zastaveném dynamu vybila. Regulátor napětí F udržuje napětí dynama téměř stále stejným, bez ohledu na jeho otáčky. Baterii dodává dynamo pouze přiměřený nabíjecí proud, který se rovná u vybité baterie plnému výkonu dynama, kdežto u plně nabité baterie jen zlomku normálního nabíjecího proudu.

Když dynamo není v činnosti, jsou svorky 3 a 4 na regulátoru spojeny, takže spotřebiče D jsou napájeny přímo z baterie C. Jakmile však dynamo dává plný výkon, regulátor zvýší napětí na svorce 3, takže spotřebiče D, připojené ke svorce 3, dostávají

Význam písmen:

- A – kotva
- B – budící vinutí
- C – akumulátorová baterie
- D – spotřebiče
- E – kontrolní žárovka
- F – regulátor napětí
- G – ampérmetr
- H – vypínač spotřebičů
- J – vypínač zapalování



Obr. 1 – Schéma zapojení dynama Scintilla

proud přímo z dynama a baterie přestane proud dodávat. Dále je mezi svorkami 17 a 3 zapojena přes vypínač zapalování J kontrolní žárovka E. Svítí při zapnutém vypínači zapalování J a stojícím motorem. Jakmile samočinný vypínač zapne proud do baterie, tak kontrolní žárovka zhasne. To je znamením, že dynamo a regulátor správně pracuje.

Regulátor napětí zn. Scintilla se liší od regulátoru zn. BOSCH tím, že na jádře je navinuta kromě cívky proudové a napěťové ještě cívka zpětná. Dostává proud od budícího vinutí dynama a zvyšuje nebo oslabuje účinek cívky napěťové. Dále spočívá rozdíl v tom, že kotva regulátoru nezařazuje k budícímu vinutí dynama celý odpor najednou, nýbrž zvláštními kontakty po částech.

Pozn. red.: V textu je použito slovo **hmota**, čímž je archaicky myšleno připojení na kostru vozu – ukostření. Dále je v textu zmíněn samočinný vypínač. Tímto vypínačem je samozřejmě míněn kontakt v regulátoru, aby nedošlo k záměně s vypínačem spotřebičů H, který je na palubní desce nebo ve spínací skřínce a v textu se o něm vůbec nehovoří.

Svorky relé pod čísly 17 a 18 byly dříve označeny P nebo D a M. Svorky relé pod čísly 3 a 4 byly dříve označeny L a R.

* * *

Vliv regulátoru na baterii a kontrola regulátoru

Čerpáno z publikace *Akumulátory motorových vozidel*, Josef Khol, vydáno v r. 1967.

Nesprávně seřízený regulátor napětí je vždy příčinou škod na akumulátoru. Regulátor má být seřízen tak, aby propouštěl napětí takových hodnot, které by zaručovaly řádné dobíjení baterie. Rozpíná-li regulátor při napětí příliš nízkém, dochází k sulfataci akumulátoru, při vyšším napětí je baterie přebíjena, což se nejprve projeví vystřikováním elektrolytu a posléze rozpadem desek. Obojí velmi zkracuje akumulátoru život.

Seřízení regulátoru na předepsané hodnoty je základním předpokladem pro správný provoz, maximální délku života a dobrý výkon akumulátoru.

Hlavním úkolem regulátoru je udržovat napětí na potřebné výši nezávisle na rychlosti otáčení a vodivě spojovat dynamo s baterií v době, kdy dynamo dodává vyšší napětí, než je napětí akumulátoru.

Není-li regulátor dobře seřízen, mohou nastat tyto případy:

- a) vybíjení akumulátoru přes vinutí dynama na kostru vozu,
- b) akumulátor není dostatečně nabíjen,
- c) akumulátor je přebíjen.

Abychom předešli škodlivým následkům, které z toho pro akumulátor plynou, můžeme občas činnost regulátoru přezkoušet. K přezkoušení je však třeba mít vhodný voltmetr na stejnosměrné napětí s rozsahem např. 3 až 30 V.

Pokud je motor v klidu, připojíme vodiče voltmetru na kabelová oka u vývodů akumulátoru (kabelové oko od kladného vývodu baterie na kladný vývod voltmetru a oko vodiče od záporného pólu baterie na záporný vývod voltmetru) – obr. 2a. Voltmetr ukáže klidové napětí baterie, které ve většině případů je odlišné od jmenovitého napětí a je určováno okamžitým stavem nabití baterie.

Nastartujeme motor a zvolna zvětšujeme rychlost otáčení. Okamžik sepnutí se u starších typů regulátorů projeví jednak zvukově (cvaknutím), jednak zřetelnou změnou polohy ručky voltmetru. U novějších typů vozidel lze okamžik sepnutí zjistit jen náhlou změnou polohy ručky voltmetru – neuvažujeme-li použití ampérmetru.

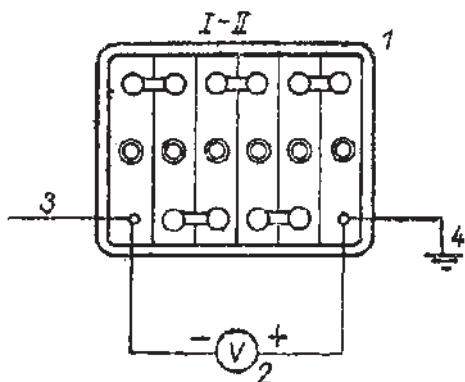
Napětí naprázdno změříme tak, že při běžícím motoru odpojíme od baterie (proudový) vodič, který není spojen s kostrou (u některých vozidel je to vodič od kladného, u jiných od záporného pólu baterie) – obr. 2b. Voltmetr při tom zůstává trvale

připojen na obě kabelová oka. Zvětšováním nebo zmenšováním rychlosti otáčení, tj. přidáváním nebo ubíráním plynu, zjistíme napětí naprázdno.

Při provozní rychlosti otáčení (např. při 2000 ot./min.) potom zapojíme některé skupiny spotřebičů (např. dálková nebo potkávací světla a pod.). Hodnoty, které odečteme na stupnici voltmetru, pak porovnáme s předepsanými hodnotami pro činnost regulátoru (provozní napětí).

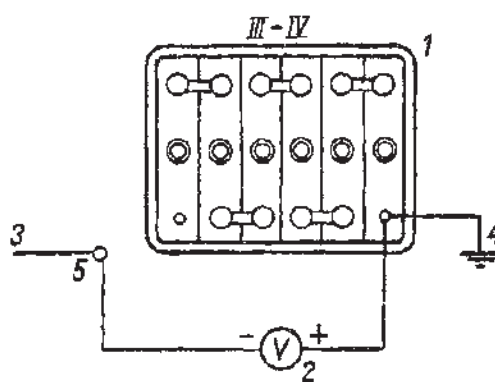
Pro jednotlivé druhy a typy vozidel se musí používat jen akumulátorů odpovídající kapacity. Konstruktor vozidla předpokládá určitou rovnováhu mezi příkonem spotřebičů, kapacitou nabíjecího zařízení a kapacitou akumulátoru. Každé další neplánované spotřebiče („zlepšováky“) porušují tuto rovnováhu. Připojí-li se k tomu ještě nedostatky ve špatně seřízeném karburátoru, zapalování či startéru, popř. není-li dynamo schopno zajistit dostatečnou dodávku elektrické energie, startování trvá déle nebo zcela selže. V takovém případě motorista požaduje od akumulátoru více, než je schopen vykonat. Následky se potom projeví postupnou ztrátou kapacity.

Nároky na potřebnou velikost kapacity baterie vyplývají i z odběru proudu jednotlivých spotřebičů, zapojených v elektrickém obvodu vozidla.



Obr. 2a

Způsob přezkoušení regulátoru napětí.



Obr. 2b

Pozn. red.: Na obr. 2a a 2b je použita varianta, kdy je ukostřen kladný pól baterie.

Hodnoty pro měření regulátorů napětí

Typ regulátoru	Napětí V	Výkon W	Špnací napětí V	Napětí naprázdno V	Provozní napětí V	Použití
02-9400.03	6	50	6,2 až 6,6	7,5 až 8,0	6,6 až 6,8	Motocykly Jawa
02-9401.50	6	70	6,1 až 6,5	7,0 až 8,0	6,5 až 6,7	Zetor 15
02-9401.53	6	130	6,1 až 6,5	7,0 až 8,0	6,5 až 6,7	Škoda 1100, 1101, Aero Minor, Tatra 57 B
02-9403.50	12	130	12,5 až 13,0	14,0 až 15,5	13,0 až 13,4	Aero

Pozn. red.: V tabulce je pro vozy Aero uvedeno z neznámých důvodů napětí 12 V. Pro naše potřeby lze použít hodnoty uvedené pro Aero Minor.

*

Hlavní zásady údržby akumulátoru:

1. Na vozidle používejte takového akumulátoru, aby jeho kapacita s dostatečnou rezervou kryla příkon všech spotřebičů.
2. V činnosti uvádějte akumulátor jen podle pokynů výrobce.
3. **Nevybíjejte akumulátor opakovaně pod povolenou hranici 5,25 voltů u šestivoltové a pod 10,5 voltů u dvanáctivoltové baterie a vybitý akumulátor nechte neprodleně nabít do konečných znaků nabití.**
4. **Na vozidle je třeba seřídit regulátor napětí tak, aby akumulátor byl dostatečně nabíjen, avšak aby nebyl přebíjen.**
5. **Při nabíjení i při provozu zamezte překračování teploty přes 40 °C a v zimním období protočte před startováním vozidla motor klikou, pokud to jeho zařízení připouští.**
6. **Hladinu elektrolytu udržujte trvale na předepsané výšce.**
7. Elektrolyt akumulátoru, uvedeného řádně do činnosti, nedoplňujte ničím jiným než destilovanou vodou.
8. Akumulátor udržujte vždy čistý a suchý, vývody a spojky konzervované vazelinou nebo hustým minerálním olejem.
9. Celou elektrickou instalaci ve vozidle udržujte v pořádku. Dbejte toho, aby kabely elektrického obvodu byly řádně izolované a aby kabelová oka byla řádně připojena na vývody baterie. Překontrolujte si, zda pod podložkou v místě zapojení kabelu od baterie na kostru vozidla není vodivost znemožněna vrstvou laku nebo rzi.
10. Při vyskytnutí závady, kterou nemůžete sami odstranit, předejte akumulátor k opravě odborné dílně.

Pozn. red.: Výčet zásad údržby akumulátoru je pro mnohé aerovkáře asi úsměvný, ale z praxe vím, že mnohé uvedené rady se nedodrží. Právě s těmi se často setkáváme; jejich nedodržení mnohdy způsobí vážné závady. V textu jsem tučně zvýraznil časté prohřešky.

Připravil Petr Klusák

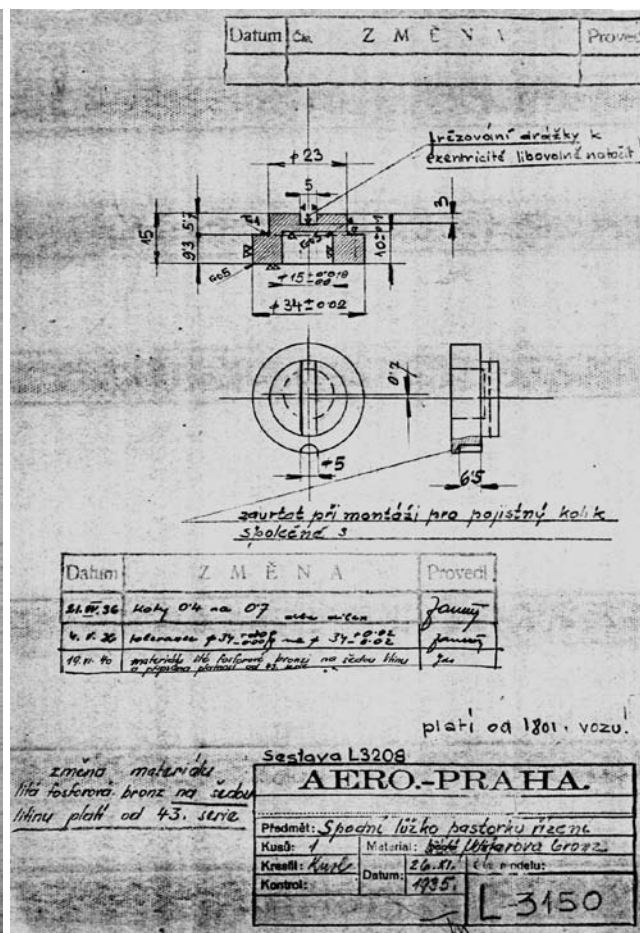
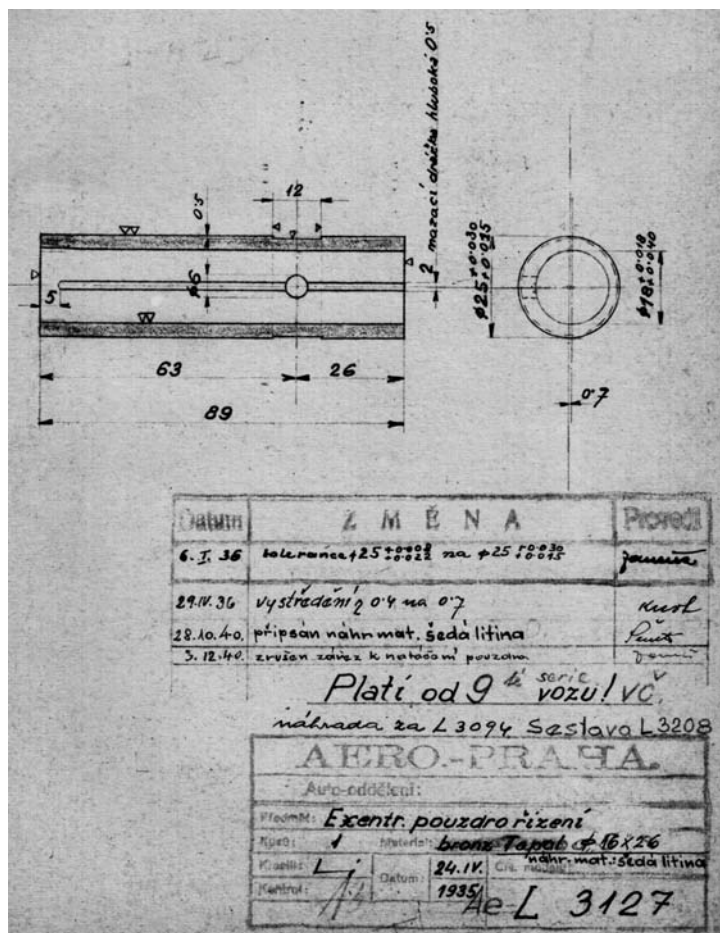
Seřízení vůlí řízení A 30, A 50.

V Aerovkáři č. 3/2018 je uveden článek **Nepříjemná závada na mechanismu řízení A 30, A 50**. Petr Klusák mě upozornil na chybu v textu, kde uvádím excentrické pouzdro řízení pod č. L 3128. Správně má být L 3127. Dále se kolega Klusák pozastavil nad změnou z 3.12.40 „zrušen zářez k natáčení pouzdra“ – viz výkres. Tím je velmi ztěženo pootočení pouzdra do správné polohy. Na zářez šel dřívě nasadit klíč (na výkresu je původní zářez částečně vidět na levé straně pouzdra – tmavší část řezu). Pokud se pouzdro pootočí z důvodu zadření, jak je uvedeno v článku, tak má pravdu.

Ale pozor! Zuby pastorku řízení a zuby na hřebenu řízení jsou v přímém směru jízdy více opotřebené než ostatní zuby. Je to způsobeno najetými kilometry a také proto, že se dřívě kola nevyvažovala. Pokud se na řízení stane popsaná závada, je možné pouzdro pootočit pouze do původní polohy. V žádném případě není možné pouzdem seřizovat opotřebené zuby! Pokud to uděláme, tak méně opotřebené zuby (v nepřímém směru) budou příliš těsné a mohou se i zablokovat.

Je nutné si uvědomit, že při sestavování řízení na novém voze byly excentrickým pouzdem L 3127 a zároveň spodním lůžkem pastorku řízení L 3150, jehož otvor je rovněž vrtán excentricky, vymezeny výrobní tolerance mezi zuby pastorku a hřeben řízení. Po seřízení bylo lůžko pastorku zafixováno pevně kolíkem a excentrické pouzdro šroubkem (červíkem).

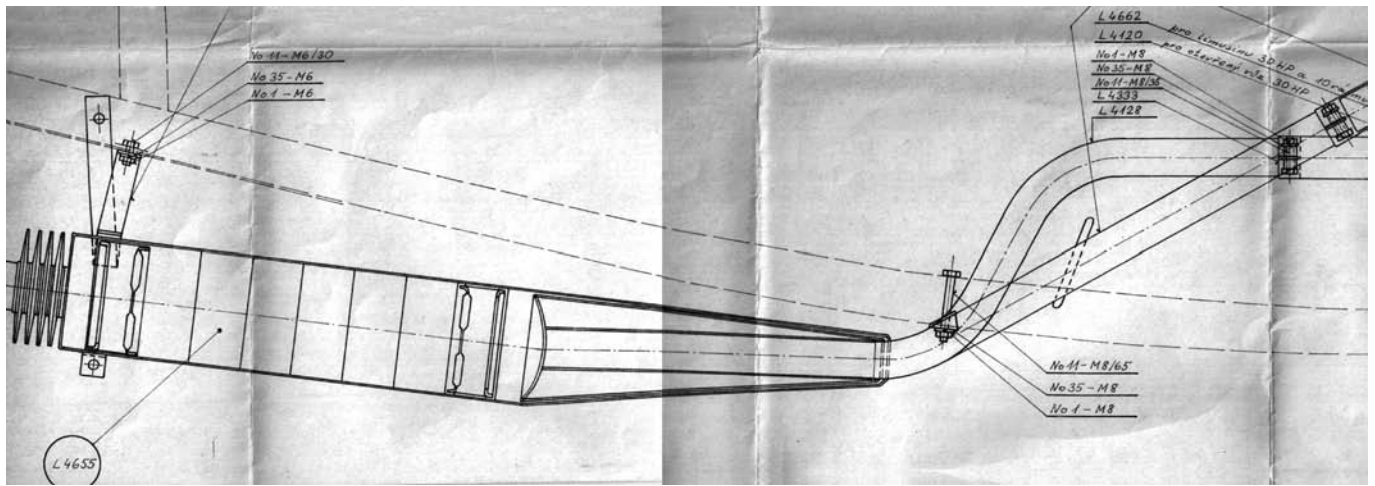
Za zmínku ještě stojí poznámky na výkresech: *náhradní materiál šedá litina*. Za války byly bronzové součásti, díky nedostatku kovu, vyráběny z tohoto náhradního a nevhodného materiálu.



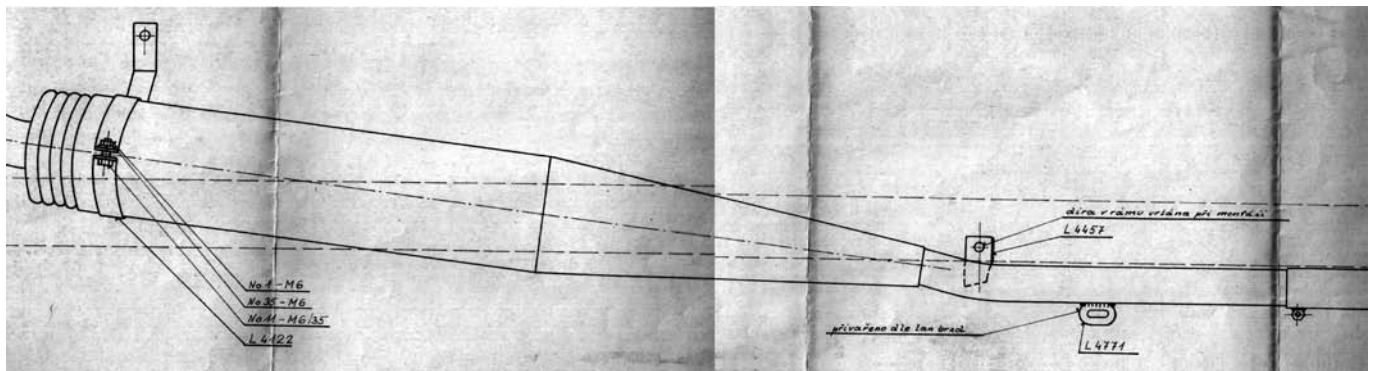
- JK -

Renovujeme výfuk – tlumič výfuku a jeho uložení

Celá sestava výfuku včetně jednotlivých dílů byla podrobně popsána v Aerovkáři č. 1 až 3/2011. Po konzultaci s aerovkářem Jiřím Lencem jsem si uvědomil, že se dělá častá chyba při sestavení výfukového kolena s měchy (viz minulé číslo Aerovkáře) s tlumičem, proto se v těchto dvou pokračováních k sestavě výfuku vracím. Chyba se stává tehdy, když tyto části máme jako samostatné díly před definitivním svařením. Nesprávným natočením tlumiče k výfukovému kolenu se stává, že je tlumič příliš blízko blatníku a může způsobit puchýře na laku. Nebo může naopak příliš přečnivat pod rámem. Sám jsem již za ta léta přesné natočení tlumiče vůči rámu zapomněl. Jednoduchá myšlenka je, že největší zkosení trychtýřového zakončení tlumiče je nasměrováno ke svislé ploše blatníku. Dále viz popis u obr. 1 a 2.



Obr. 1 – Výkres uložení tlumiče v půdorysu. Nad tlumičem je čárkovane vyznačen rám vozu. Tlumič a jeho trychtýřovité zakončení je svou rovnou stranou natočen k boku vozu a největší ukosení směřuje k blatníku. Na výkresu je znázorněno jednak starší provedení výfukového potrubí, které běželo souběžně s rámem a podcházelo zadní polonápravu. Za druhé je znázorněno novější provedení, kdy trubka směřuje až k výkyvnému místu polonáprav, tam se lomí zpět pod zadní blatník k zadnímu tlumiči výfuku. Dále na výkresu vidíme, kde je provedeno napojení trubky vycházející z tlumiče na výfukové potrubí směřující k zadnímu tlumiči.



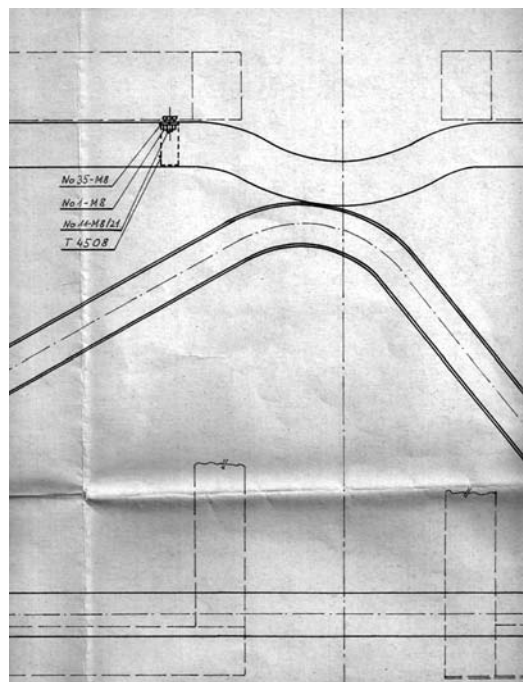
Obr. 2 – Boční pohled na uložení tlumiče (rám vozu je opět čárkovane). Při tomto pohledu je ukosení trychtýře k tlumiči souměrné. Z výkresu je patrné, že tlumič s trychtýřovitým zakončením přečnívá přes rám co nejméně. Kleno trubky, která vychází z trychtýře je mírně pootočená nahoru (v místě přichytky L 4457), čímž je docíleno ještě menšího přesahu tlumiče přes rám. Na výkresu vidíme ještě oko L 4771 přivařené na výfukovém potrubí, kterým procházejí brzdová lana zadní a ruční brzdy (u modelu 1939 je tudy veden k brzdě drát místo lana). Doporučuji oko z boku na jedné straně přefříznout. Při demontáži výfuku oko lehce rozehneme a brzdová lana vyjmeeme, aniž bychom je museli odpojit. Při opětné montáži výfuku oko ohneme do původního stavu. Při opatrném a co nejmenším rozehnutí oka se nemusíme bát, že se ulomí.

Obr. 3 – Horní část obrázku ukazuje názorně kleno výfuku pod polonápravou. Pod ním je nakresleno kleno uprostřed pod výkyvnými osami polonáprav. Novější provedení je méně náchylné na poškození. I toto je uvedeno ve výše zmíněných číslech Aerovkáře.

Kolega J. Lenc zaslal foto tlumičí přepážky, která nemá po obvodu zahnutí souběžně s pláštěm tlumiče. Zřejmě se jedná o původní provedení ozn. L 4131, jehož výkres v archivu nemáme.

Oprava z č. 1/2020. V textu je uveden azbest jako tlumičí vložka výfukového měchu L 4509. Správně má být klingerit o síle 1,5 mm.

– JK –



Ae-A	2028b	ložisk. víčko zadní nápravy	29 4 1931
Ae-A	2030ab	klínek náboje zadních kol	24 5 1929
Ae-A	2034ab	klíč brzdy	20 12 1928
A	2038ab	buben brzdy	20 9 1929
Ae-A	2043ab	čelisti brzdy	16 9 1929
A	2045	péro brzdových čelistí	20 9 1929
Ae-A	2048ab	šroub pro vidlici páčky brzdy	7 1 1929
Ae-A	2051ab	brzdové obložení	25 9 1929
A	2056a-b	matka pouzdra kul. ložiska	18 9 1929
Ae-A	2078a-b	vložka do vidlic páček brzdy	8 5 1930
A	2093b	silentbloc S-2110	7 8 1930
A	2094b	šroub silentbloclu	7 10 1930
Ae-A	2105	víčko ložiska	1 6 1932
A	2121	pravá půle nápravy	4 4 1932
A	2122	levá půle nápravy	4 4 1932
Ae-A	2123	zadní osa	10 4 1932
Ae-A	2124	náboj osy	4 4 1932
Ae-A	2125	víčko ložiska	5 4 1933
Ae-A	2133	šroub péra vozu	11 7 1933
A	2199	sestava zadní osy	
A	2998	sestava zadní osy	21 10 1929
A	2999	sestava zadní osy	21 10 1929
A	3001	čep předního kola levý	30 10 1929
A	3001	levý čep před kol	26 6 1932
A	3002b	čep předního kola pravý	31 8 1933
Ae-A	3003	čep kloubu před. kol.	28 5 1929
Ae-A	3005a	náboj předního kola levý	24 10 1947
Ae-A	3006a	náboj předního kola pravý	24 10 1947
A	3007	páčka čepu řízení kola pravá	10 9 1930
A	3009	vidlice kloubu před. kol	17 5 1929
Ae-A	3029	ozubená tyč řízení	19 6 1929
Ae-A	3031	pouzdro řízení	30.2.1931
Ae-A	3032	pastorek řízení	12 4 1932
Ae-A	3040	třmínek předních per vozu	16 1 1929
Ae-A	3042	sestava volantu	11 12 1930
Ae-A	3047	trubka volantová	19 6 1929
A	3075	tlaková maznice /técalémit/	28 11 1932
Ae-A	3092	koule kloubu	8 7 1930
Ae-A	3100	kloub řízení	11 7 1930
Ae-A	3110	pouzdro pouzdra řízení /do 3200 vozu/	29 4 1932
Ae-A	3112	pouzdro pastorku řízení /platí od cca 3300 vozu/	14 11 1932
Ae-A	3119	čep kloubu předních kol	5 4 1933
A	3120	přední náprava	5 4 1933
A	3124	příložka brzdové čelisti	24 1 1934
A	3130	kryt bubnu brzdy levý	27 12 1933
A	3131	kryt bubnu brzdy pravý	27 12 1933
A	3132	čep levého předního kola	27 12 1933
A	3133	čep pravého předního kola	27 12 1933
A	3137	vodící příložka pér. kruhu, levá	
A	3138	vodící příložka pér. kruhu, pravá	
Ae-A	3140	přední náprava	26 1 1934
A	3142	opěrný držák bowdenu	
A	3998	sestava přední osy a řízení	1 8 1933
A	3999	sestava přední nápr. a řízení	26 8 1930
A	4001	náboj kol	11 11 1929
Ae-A	4002	matka kola	10 6 1930

Z historie STK (Státní technické kontroly)

5. pokračování.

Aero v STK ..., ale i jiná vozidla!

Co je potřeba k provedení měření emisí a technické prohlídky aerovky, ale i jiného vozidla.

V prvé řadě automobil, řidiče nebo odtahovku, která přiveze automobil na místo určení, peníze nebo kreditní kartu a doklady k vozidlu tj. Osvědčení o registraci část I. („malý tech. průkaz“) a část II. („velký tech. průkaz“). V STK ještě Protokol o měření emisí. Doklady musí být originální, nikoliv kopie!!!

První co musíme navštívit je SME (Stanice měření emisí).

Měření emisí – emise se měří u čtyřtákních motorů, hodnoty musí být dle předpisu výrobce, jestliže hodnoty nejsou k dispozici nebo výrobce neexistuje, měří se dle platných hodnot uvedených v legislativě. Jsou-li hodnoty emisí v pořádku a označení typu motoru případně výrobního čísla je v souladu s tech. průkazem, vystaví se protokol o měření emisí. Osvědčení o měření emisí (oranžová nebo zelená kartička) se již několik let nevystavuje ani nepotvrzuje a zelená nálepka na RZ se již také nevykládá, stará nálepka se může odstranit, v případě poškození se nahradí tzv. přelepku.

U vozidel se zážehovými a vznětovými motory s neřízeným emisním systémem nebo s neřízeným emisním systémem s katalyzátorem, která mají v technickém průkazu zapsanou historickou původnost, se při měření emisí provádí vizuální kontrola skupin a dílů ovlivňujících tvorbu emisí škodlivin výfukových plynů zaměřená na úplnost a těsnost palivové, zapalovací, sací a výfukové soustavy a těsnost motoru; kontrola ostatních zařízení určených ke snižování emisí škodlivin (odvětrání motoru, recirkulace výfukových plynů apod.) se provádí v rozsahu stanoveném výrobcem vozidla.



Emise se neměří u motocyklů a automobilů s dvoutákním motorem. Ale POZOR! Automobil musí do SME, kde se provede povinná fotodokumentace, vizuální kontrola motoru a emisního systému (karburátor, tlumič sání, tlumič výfuku...). Je-li vše v pořádku a označení typu motoru případně výrobního čísla je v souladu s tech. průkazem, vystaví se protokol o měření emisí. Z vlastní zkušenosti mohu aerovkáře uklidnit, „neteče-li“ z palivového systému benzín, motor má pravidelný chod a výfuk není děravý, tak by s emisemi neměl být problém.

Po návštěvě SME samozřejmě následuje návštěva STK. Současný systém má několik možností:

Po měření emisí, které dopadlo dobře je potřeba do 30ti dnů navštívit STK. A POZOR změna, když to nestihnu do 30ti dnů, musím znovu na nové měření emisí a poté na STK!!!

HODNOTY STANOVENÉ VÝROBCEM MOTORU				
Otáčky motoru [min ⁻¹]	VOLNOBĚŽNÉ 1200-1500		ZVÝŠENÉ 1800-3600	
Palivo	BA	PLYN	BA	PLYN
Obsah CO [% obj.]	0,5		0,3	
Lambda [λ]		0,9-1,05		
Obsah HC [ppm]				
Úhel seprsty [konst.], [%]				
Předstřih [] s podtl. bez podtl.				

Plati do:	Podpis:	Podpis:	Podpis:
4.8.2014			
4.8.2016			

HODNOTY STANOVENÉ VÝROBCEM MOTORU			
Minimální otáčky motoru [min ⁻¹]	600-800	Plati do:	
Maximální otáčky motoru [min ⁻¹]	4800-5100	Podpis:	
Kontrovaný součinitel absorpce [m ⁻¹]	0,10	Podpis:	
Číslo sací soustavy []		Podpis:	
Pravidla []		Podpis:	

Plati do:	Podpis:	Podpis:	Podpis:
19.9.2016			

POUČENÍ PRO PROVOZOVATELE VOZIDLA		OSVĚDČENÍ O MĚŘENÍ EMISÍ PŘÍLOHA TECHNICKÉHO PRŮKAZU MOTOROVÉHO - PŘÍPOJNÉHO VOZIDLA	
Tento doklad osvědčuje způsobilost vozidla k provozu z hlediska měření emisí.		Tovární značka a typ vozidla: OPIL OCELA	
Provozovatel vozidla je povinen předložit tento doklad při příjmu měření emisí a při technické prohlídce.		VIN (č. karosérie): W0LO0003110000000	
Při značení, polikování nebo zřídění tohoto dokladu požádá provozovatel vozidla o vystavení duplikátu stanici měření emisí, která provede poslední měření.		Typ motoru: 712 SE	
Při poškození nebo zničení kontrolní nálepky pro vyznačení měření emisí na tabulce registrační značky vyřadí náhradní kontrolní nálepku identifikační stanice měření emisí po předložení tohoto dokladu. Za vystavení duplikátu tohoto dokladu nebo náhradní kontrolní nálepky se účtuje finanční úhrada.		Typ emisního systému: VEVAU	
		Datum: 9.8.14	
		Vydala SME č.: 43.07.14	
		Evidenční číslo: EDD 307960	

POUČENÍ PRO PROVOZOVATELE VOZIDLA		OSVĚDČENÍ O MĚŘENÍ EMISÍ PŘÍLOHA TECHNICKÉHO PRŮKAZU MOTOROVÉHO - PŘÍPOJNÉHO VOZIDLA	
Tento doklad osvědčuje způsobilost vozidla k provozu z hlediska měření emisí.		Tovární značka a typ vozidla: Aguar XF	
Provozovatel vozidla je povinen předložit tento doklad při příjmu měření emisí a při technické prohlídce.		VIN (č. karosérie): WUPA0131300000000	
Při značení, polikování nebo zřídění tohoto dokladu požádá provozovatel vozidla o vystavení duplikátu stanici měření emisí, která provede poslední měření.		Typ motoru: 306 DT	
Při poškození nebo zničení kontrolní nálepky pro vyznačení měření emisí na tabulce registrační značky vyřadí náhradní kontrolní nálepku identifikační stanice měření emisí po předložení tohoto dokladu. Za vystavení duplikátu tohoto dokladu nebo náhradní kontrolní nálepky se účtuje finanční úhrada.		Typ emisního systému: 112	
		Datum: 8.9.14	
		Vydala SME č.: 41.06.27	
		Evidenční číslo: EDD 432067	

Po měření emisí, které dopadlo špatně, POZOR další změna, můžu buď do 30ti dnů na opakované měření a potom na STK, nebo můžu pokračovat na STK, kde bude provedená technická prohlídka, avšak s omezením platnosti na 30 dnů, i když na vozidle nebudou žádné závady. Abych „zvířetil“ musím do 30ti dnů stihnout opakované měření emisí a poté opakovanou technickou prohlídku.

Pavel Ferro

Pravda a mýty o automobilu Aero Minor

Před časem se mě zeptal Michael Strauch jak to bylo ve skutečnosti s názvem automobilu AERO Minor.

Aero Minor (Minor II) byl čtyřmístný osobní automobil s dvoudveřovou karosérií, vyráběný v ČSR v Leteckých závodech, národní podnik v letech 1946–1951. Tento automobil byl vyvinut během 2. světové války v pražské továrně Jawa jako Jawa

Minor II a koncepčně navázal na vůz Jawa 600 (Minor I).

Po rozhodnutí, že Jawa bude dále vyrábět pouze motocykly, byla výroba nového automobilu Minor II zadána Leteckým závodům, což byl uměle vytvořený národní podnik. Motor a podvozek byly vyráběny v bývalé továrně Walter. Výroba karoserie a kompletace vozu byly prováděny v továrně Letov. U finálního výrobku byl uváděn výrobce Letecké závody, národní podnik, závod Jinonice a prodej byl zabezpečován prostřednictvím Ústřední prodejny motorových vozidel UP 20, která sídlila v Praze na Smíchově v Kartouzské 200/4.

Automobil Aero Minor se vyráběl až do roku 1951 a polovina vyrobených automobilů byla exportována do 23 států, především do Holandska, Belgie, Francie, Švédska, Rakouska a Švýcarska. Celkem bylo vyrobeno 14.178 vozů. Anglická firma BSA, z jejíž součástek sestavoval Josef Walter v začátcích svého podnikání jízdní kola, chtěla v roce 1946 Minory II vyrábět v licenci. Ještě 5 let po ukončení výroby v roce 1956 chtěla jednat o licenci na Minory II jistá firma z Egypta.



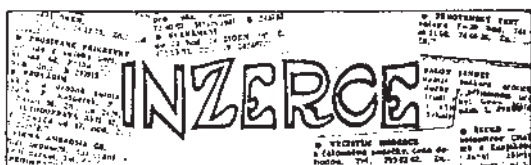
JAWA Minor I



JAWA Minor II alias AERO Minor

Z těchto informací vyplývá, že Aero Minor neměl s továrnou AERO vůbec nic společného! Proč se tedy jmenuje Aero Minor? Víme, že v továrně AERO se během 2. světové války tajně vyvíjely dva nové vozy – Aero Pony a Aero Rekord a byly postaveny funkční prototypy. Ihned po válce jednal JUDr. Kabeš o jejich sériové výrobě a souběžně jednal o jejich prodeji do výše uvedených zemí. Po znárodnění továrny AERO (v říjnu 1945!) se výroba nových vozů záměrně zdržovala. Po volbách v r. 1946, které vyhráli komunisté, bylo rozhodnuto, že se ještě dokončují vozy AERO 30 a o všem dalším již rozhodovali komunisté! V roce 1947 definitivně skončila výroba vozů AERO. Po „únoru“ 1948 již komunisté ovládli zcela všechno, a tak bylo rozhodnuto, že továrna AERO bude vyrábět pouze letadla. Komunisté ale věděli o rozjednaném prodeji nových vozů Pony a Rekord. Aby stát nepřišel o tyto zakázky, tak prostě přejmenovali automobil Minor II (Jawa) na Aero Minor a pod tímto novým názvem byl vůz prodáván. Jednalo se o spolehlivý automobil, takže nikdo důsledně nepátral o jeho skutečném původu. Je spodivem, že téhle lži tehdejšího režimu věří mnoho lidí dodnes.

– JK –



Soudobá inzerce



Vyměním: Vyměním kompletní dynamo SCINTILLA na Aero 30 za dynamo Bosch typ RJA 75/12 nebo RJD 75/12 na Tatra 52 – tel: 732 484 460 – email: divide@seznam.cz

Prodám:

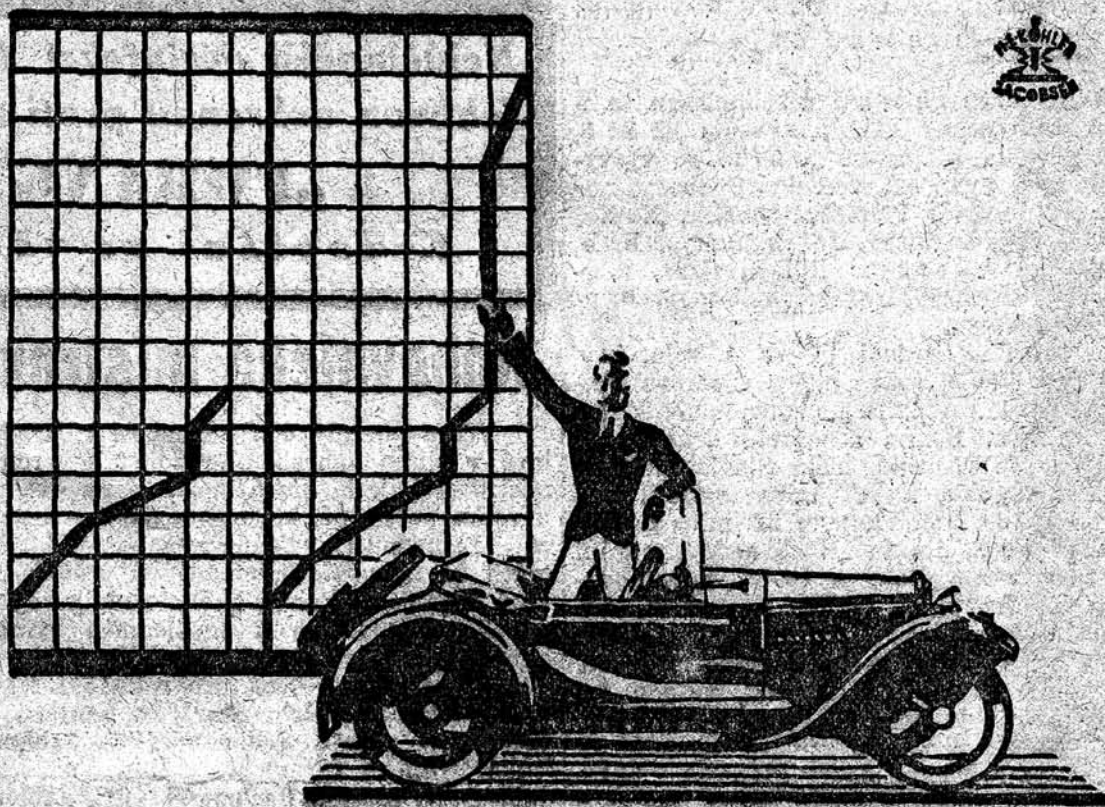
* * *

Prodám nová kola převodů synchron A 30, planetová kola a satelity aj. díly: tel. 733 130 457

* * *

Prodám hist. vozidlo AERO 1000 roadster před dokončením (vše po GO) důvodem je úmrtí v rodině. Ing. Josef Koblíha, Prostějov – email: josef.kobliha@volny.cz





Zvýšená výkonnost

přináší zvýšený zisk. - Hospodářská krize, nutí k vypětí výkonů lidí i strojů, nutí k úsporám a k opatřením, jimiž by se provoz stal hospodárnějším.

Vhodným pomocníkem stane se i Vám náš třisedadlový roadster AERO jako výkonný a úsporný dopravní prostředek, který Vám získá času. Jeho rychlost 70 km za hodinu a jeho nepatrná spotřeba 6 l benzínu na 100 km jsou nejlepší kvalifikací. Jeho koupě není investicí nijak citelnou, neboť velmi brzy amortisuje se jeho nízká cena:

K č 18.800.- - třisedadlový roadster A E R O
K č 22.300.- - zavřený F a u x - Cabriolet

Smíme Vám poslati naše prospekty ?

Aero TOVÁRNA LETADEL
 PRAHA - VYSOČANY