



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**



*Aerovky na historickém náměstí v Nauburgu*

**č. 4**



## Vážení aerovkáři,

aerovkářsko-veteránská sezona je již za námi a navzdory čínskému viru byla celkem úspěšná. Třídenní červencový výlet, individuální výlet za historií zámku Zbiroh a hlavně účast na evropském setkání v Německu; to bylo skutečně na poslední chvíli. Aerovka ujela téměř 2000 km, ale musím přiznat, že to tentokrát nebylo bez defektu.

Vše začalo rozhodnutím podrobně prohlédnout a vyčistit přerušovač, což popisují v Technické rubrice. Aerovce se totiž občas nechtělo startovat. Cesta do Zbirohu neměla chybu a aerovka jela jako nová. Při zpáteční cestě kousek za Zbirohem začal nesměle vynechávat jeden válec a bylo to čím dál horší. Usoudil jsem, že to bude kontakt a měl jsem pravdu. Stalo se něco, co nepamatuji. Z kontaktu se odloupl wolframový dotek a svíčka pálila jenom přes plech kontaktu. To přeci není žádný problém.

Vyměnit kontakt je triviální záležitost na čtvrt hodiny práce. Jenže asi zapracovala v mém věku konečně skleróza – po opravě přerušovače zůstaly všechny náhradní kontakty v dílně na stole. Dobývat se v nedělním odpoledni do Mototechny s regály „přeplněnými“ osmdesát let starými kontakty Scintilla nemělo smysl. Potlačil jsem vztek i sklerózu (takové situace doporučuji, na sklerózu fungují jako nejlepší léky) a bylo mi jasné, že bez wolframového doteku logicky došlo k velkému posunu zapalování, vždyť tam chyběl nejméně 1 mm. Usoudil jsem, že když aerovka „jede“ i s takhle rozhozeným zapalováním, mohla by jet trochu lépe po „seřízení“. To vše je pochopitelně v uvozovkách. Zapalování válce jsem seřídil k plechovému základu kontaktu, aerovku jsem odprosil a nastartoval. To odprošení si aerovka vzala k srdci, tedy k motoru, a jela! No, nebylo to na žádné závodění, ale zbývajících 80 km!!! domů dojela. V garáži mi řekla: „Tak to bylo naposledy! Příště už to nezkoušej nebo se na tebe vykašlu!“ Kdepak aerovky na ty žádné vozy nemají! A teď vážně. Tahle závada svědčí o tom, že aerovky nejsou tak háklivé na seřízení zapalování, jak se tvrdí. Ale tím neříkám, že není nutné mít zapalování seřizené, jak se patří.

To ale ještě nebyl konec všem útrapám. Cesta do Německa proběhla příjemně, tak jako do Zbirohu. Setkání s přáteli, kvasnicové pivo a ubytování v příjemném hotelu dalo zapomenout na pandemii. V deštivém počasí sobotního rána bylo odstartováno. Déšť byl natolik intenzivní, že jsme natáhli střechu a vyrazili. Vyrazili je silné slovo, po několika stovkách metrů pracoval dobře jen jeden válec. Druhý vypovídal poslušnost, ale do první vsi jsme dojeli. Představa opravy v dešti nebyla příliš povzbuzující, a tak jsme chvíli počkali. Déšť ustal a závada byla opět nečekaná a zároveň triviální. Do věčných lovišť odešla jedna z cívek. Odhalení závady bylo rychlé, výměna trochu pomalejší. Už se nám moc nedařilo dohnat aero-peloton a v cíli mi aerovka řekla: „To máš za těch 80 km ze Zbirohu. Ale chtěla jsem tě šetřit, a tak jsem zvolila závadu, o které jsem věděla, že ji v zahraničí zvládneš levou zadní! Jo, a taky vím, že tyhle náhradní krámy vozíš s sebou“.

Můj vzkaz čtenářům aerovkářům. Buďte na aerovky hodni i v tak vypjatých situacích, které jsem popsal. Vždyť je jim více než nám, a tak mají nárok na nějakou tu nemoc stáří – aero-pandemie to není.

Dnešní úvodník by se asi hodil spíše do Technické rubriky, ale aspoň se vyhnul nekonečným zprávám o pandemii a čtenáře možná potěší tohle moje „aero- neštěstí“. Přesto jsem původně chtěl psát také o „pandemii“, ale trochu jiné než je ta zdravotní. Přestože se šíří nenápadně, tak myslím, že je neméně nebezpečná. O tom však příště.

– JK –

P.S.: Když vidím dobový inzerát, jako ten M. Schneidera, tak se mi chce říci: „Svoji Aerovku a její příslušenství si do bezvadného stavu dám sám“!

**Vaši Aerovku** a její příslušenství dá do bezvadného stavu specialista a bývalý dlouholetý mechanik továrny „Aero“  
**M. SCHNEIDER, autodílna, Smíchov, Třebízského 67.**  
u Národního domu. Tel. 411-08. - Oficiální stanice AERO-CAR-CLUBU.

## Vážení aerovkáři,

*čas neúprosně běží a Aerovkář se k vám dostane v předvánočním čase. Za redakci přeplněnou redaktory vám přeji klidné a příjemné prožití Vánoc. Dále vám přeji v nepříjemné době pozitivní myšlení, které také pomáhá překonat nemoci útočící na naše tělesné schránky. Doufejme, že příští aerovkářská sezona bude již příznivější. Nashledanou v lepších časech roku 2021.*

*Josef Křourek*



!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zaslání inzerátů a příspěvků do našeho zpravodaje je – [aerovkar@email.cz](mailto: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 !!!



Dne 8. října 2020 zemřel ve věku 89 let

pan Karel Voda,

dlouholetý člen ACC Praha. Pro mnoho aerovkářů zůstane navždy



v paměti jako mistr čalouník, který se podílel na úspěšných renovacích mnoha aerovek. Věnujme našemu kolegovi tichou vzpomínku.

Za ACC Praha Josef Kňourek



## Novodobému Aero Car Clubu je 60 let

Šedesátiletému klubu se těžce říká novodobý, aniž by toto slovo bylo dáno do uvozovek. Dokonce by bylo vhodné dát celou připomínku do Historické rubriky.

Když mě Karel Jičínský poslal originální pozvánku na první schůzku majitelů vozů Aero s upozorněním na výročí, tak jsem předpokládal, že mi k tomu napíše pár řádků. Karel mi ale sdělil, že není zakládajícím členem a žádné další materiály nemá. Uvědomil jsem si až neskutečnou pomíjivost života. Mně v té době bylo 12 let a byť jsme aerovku měli a jezdili jsme s ní, tak o nějakém původním klubu ani o záměru jej obnovit jsem neměl ani ponětí. Dalším poznatkem byl fakt, že se žádného zakládajícího člověka na podrobnosti již zeptat z pochopitelných důvodů nemohu. Vždyť od té doby dorostly již téměř tři generace aerovkářů.

Žádné fotografie, žádné původní zápisy, žádné podrobnosti jsem nenašel. Dovolím si citovat alespoň vzpomínku paní Jarky Brutarové z knihy Automobil AERO autorů: Viktor Vadura, Jaroslava Brutarová a Petr Hošťálek.

Ano,  
Aerovkáři všech kubatur do K l u b u !

Pod tímto heslem svoláváme první schůzku všech majitelů vozů A e r o .

Založíme značkový klub, AUTOKLUB AEROVKÁŘŮ

V rámci činnosti n a š e h o k l u b u

- výcvikový odbor poučí nás o změnách v pravidlech provozu
- kulturní odbor připraví nám besedy spojené s promítáním odborných technických i sportovních filmů a besedy se soutěžními jezdci automobilisty i motocyklisty
- technický odbor postará se o kvalitní náhradní díly a pneumatiky potřebných rozměrů
- ve svépomocné díl si budeme vzájemně pomáhat při opravách a údržbě svých vozidel
- turistický odbor připraví pro nás společné zájezdy za krásami naší vlasti  
natiskne přesné itineráře různých tras se seznamem autocampingových táborů

zkrátka- pomůžeme si sami v kolektivu, který má s t e j n é z á j m y !

„Bylo to nově nastupující motoristické mládí, které znovuobjevilo půvab aerovek, především těch malých, cinkáčů; majitelé čerstvých, ještě mokrych řidičáků, kteří měli hluboko do kapsy. Jakékoliv auto bylo tehdy přepychem – až na aerovku. Ta se ojetá dala koupit doslova za pár korun a díky své geniálně jednoduché konstrukci odmítala přestat jezdit. A kromě toho:

Ptáte se, kdo si za V Á S vzpoměl ?

S V A Z A R M v Praze 8 a jeho motoristická sekce dává Vám možnost ustavení autoklubu.

KDY TO BUDE ?

Musí to přece být pro Vás dárek k vánocům a NOVÉMU ROKU !

Sejdeme se :

v úterý 13. prosince 1960 v 19,00 hod.

v místnostech kavárny SVĚT v I. posch. n. roží třídy Rudé Armády (vchod z Elaniceva nán. č. 6 ( v domě co je bio Dukla).

Přijďte včas ať již se svou Aerovkou, kterou zaparkujete hned za rohem v ulici Chotkovské.

nebo el. drahou č. 13 a 14 .Výstupní stanice obou je prvá zastávka na tř. Rudé Armády po přejetí libeňského mostu. Možno též použít všech el. drah s výstupní stanicí PALMOVKA ( odtud pěšky směrem přes chráněný železniční přejezd.)

Žádáme Vás:

UPOZORNĚTE své známé AEROV-KÁŘE! Vozněte je s sebou !

Kdo z Vás je již členem Svazarmu, vezme sebou členský průkaz.

Za přípravný výbor:

Instruktor Svazarmu: E. Stokuč  
 Předs. motoristické sekce: J. Pech.

# Aero,

malý vůz  
pro velké cesty...

Kolik ať desítek tisíc km má za sebou Tvoje AEROVKA ? .....

Prodělala s Tebou mnoho krásných chvil.

Je tak skromná ve svých požadavcích....

Věnuješ jí trochu svého času ??

odvěká touha mládež odlišit se začala oceňovat i vzhled „starého sportáku“ a zvláště, když k tomu ještě přispěly dva tehdy populární filmy „Dědeček automobil“ a „Geneviève“, které u nás probudily vlnu zájmu o historické automobily.



Ing. Jankovec s Olgou Jankovcovou

Na první schůzce, v kavárně Svět v Libni, se sešlo prvních třináct majitelů aerovek, kteří měli chuť dát dohromady svůj klub. Jedním z nich byl doktor práv pan Veleba a objevil se i zástupce Svazarmu. To ovšem byl pan Emil Stokuč, drobný bělovlasý pán, o němž ne všichni tušili, že byl legendou našeho předválečného motocyklového sportu, že úspěšně sedlal Indiány i stroje jiných značek a ve Svazarmu je jen proto, že bez motorismu nemůže žít.

Tak opět vznikl Aero Car Club, tentokrát jako značkový klub Svazarmu. Jeho prvním předsedou se stal bývalý zaměstnanec továrny AERO, pan Langer.

V roce 1963 se novým předsedou stal pan Bohumil Salaba a o dva roky později už měl klub 300 členů. Začaly se pořádat společné výlety, srazy a rallye na Živohošti, jezdily se noční orientační jízdy.

Tolik tedy citace a snad je vhodné dodat, že klub musel být základní organizací Svazarmu. Mnohdy nebylo jednoduché skloubit představy této militantní organizace s propagací automobilů vyrobených v kapitalistickém Československu. Ale Svazarm měl samozřejmě i motoristickou složku (náhrada autoklubu ČSR) a s jejími představiteli se jednat jakžtakž dalo. Vždyť tam byli lidé, kteří se motorismu věnovali již před válkou jako zmíněný pan Stokuč a chápali fandovství tehdy mladých nadšenců. Po pádu režimu Svazarm zanikl a motoristé i veteráni se mohli organizovat podle svých představ.

A jak to bylo s našimi předsedy dále? Pana Salaba vystřídal v roce 1967 arch. Ivan Ehlich, který setrval ve funkci dva roky. Koncem roku 1969 byl zvolen předsedou ing. Jan Jankovec. Jeho před-

sednictví však muselo skončit v době tvrdé normalizace příkazem z míst nejvyšších, a to kvůli emigraci jeho bratrů z ČSSR. Na sklonku roku 1972 byla předsedkyní klubu zvolena paní ing. Ivana Gerndtová. V roce 1974 se paní Gerndtová stala šťastnou maminkou dcerky a pomyslné dveře do čela ACC se otevřely budoucímu předsedovi a tím se stal počátkem r. 1975 Jiří Zítek.

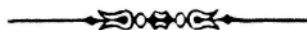
*„Milý Jirko, připojujeme se k přání aerovkářů z německého klubu a přejeme Ti úspěšné panování i v příštích letech“.*

*Jiří Zítek ve společnosti aero-koček, dost možná v roce jeho zvolení předsedou.*



*Pozvánku do budoucího ACC poskytl Karel Jičínský, fotky jsou z archívů O. Jankovcové a V. Kobery. Informace o chronologii předsednictví ACC jsou převzaty z paměti Honzy Jankovce.*

– JK –



Mitglied bei



*Aero*

Interessengemeinschaft  
International

Telefon 0931/49844

Fax 0931/400047

E-Mail michael.strauch@aero-ig.de

Michael Strauch • Bergstraße 1 • 97204 Höchberg

Osterfeld, 04.09.2020

Vážený pane prezidente Zitku, Milý Jirko

Doufám, že se Ti vede dobře a že jsi zdravý.

Velice jsem se těšil, že spolu s Jirkou Šlesingrem a Tvým synem přijedete na setkání v Osterfeldu. Bohužel Ti - a částečně taky nám - Corona-virus udělal škrt přes rozpočet. To je ale vyšší moc.

Na našem setkání jsem si Tě chtěl za Tvoji více než 45-letou činnost předsedu a prezidenta ACC Praha uctít. Je to obrovský kus práce vzhledem k 90-leté existenci ACC Praha. Více než polovinu svého života jsi zasvětil aerovkářským záležitostem. To už já u našeho Aero-IG nemohu stihnout.

Udělal jsi nám velkou radost v roce 2015, když jste spolu s přítelem Milošem Balabánem zorganizovali úžasné setkání v Harrachově. Zvláště potěšující je, že do období Tvého působení padlo taky sté jubileum založení továrny Aero. Na toto veliké mezinárodní setkání v Praze rádi všichni vzpomínáme.

Chtěl bych Ti srdečně poděkovat za naše osobní přátelství, které se za ty léta vyvinulo, za Tvoji podporu našich společných Aero-záležitostí a taky za vždy otevřený a přímý přístup ke mně a k naší Aero IG.

Znakem naší vděčnosti a ať Ti je také vzpomínkou, několik ubrusových ochranchek s příslušným motivem a několik dalších překvapení. Snad najdou uplatnění na nějaké Vaší Aero párty.

Zůstaň zdravý a ať nám Aerovkářům dlouho vydržíš.

Se srdečným pozdravem

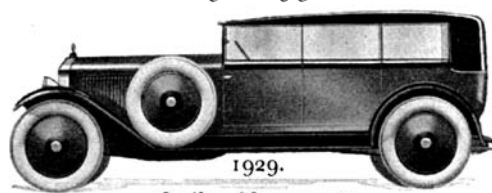
Michael Strauch  
Repräsentant der Aero-IG

Aero Interessengemeinschaft International  
www.aero-ig.de  
post@aero-ig.de

Konto-Nr.: 43222 bei Raiffeisenbank Höchberg  
IBAN: DE12 7906 3122 0000 0432 22  
SWIFT-BIC: GENODEF 1HBG



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



1929.  
6-válec, 88×120 mm.

Prof. Ing. E. Čermák.

## XXI. mezinárodní automobilní výstava v Praze.

Letošní mezinárodní automobilní výstava pražská ukázala obecenstvu další etapu v rozvoji našeho automobilismu a proti jiným letům imponovala především svou rozměrností. Dalo se očekávat, že společné zájmy jak domácího průmyslu tak i zástupců industrie zahraniční sejdou se na společnou cestu, aby stále rostoucímu množství zájemců ukázaly nové pokroky techniky. Podzimní termín výstavy nás dnes již tak nebolí. Dříve to bylo nesporně horší. Jezdílo se více ze sportu a méně z potřeby, takže se prodávalo podle počasí, a když se na čtrnáct dní schovalo slunce pod mraky, mohli si dáti zástupci a obchodníci prázdniny. Automobil nahradil dnes veřejnou dopravu a musí být přichystán ke službě v každé době roční i denní a jeho sezonní význam pominul. Tyto fráze čtete ostatně do omrzení ve všech časopisech a knihách a nebudu jimi více unavovat. Podotknu pouze, že tyto »sezonní« poměry panují stále v obchodě motocyklovém, neboť motocykl zůstává stále ještě více sportem než dopravou a bohudíky asi také tomuto heslu zůstane také věren. Ovšem tím se vysvětluje (až na dvě domácí továrny) — skoro úplná absence motocyklů na naší »mezinárodní«.

Že byla naše letošní výstava dobře obeslána, je jisto. Plyne to nejlépe z kritiky návštěvníků letošního salonu pařížského. Mnozí z nich tvrdí, že jádro pařížského salonu — až na podřízené maličkosti — bylo vlastně po jeho ukončení přeneseno do Prahy. Kdo tedy nebyl v Paříži (až na nějaké podrobnosti a věci lokálního vý-

znamu), o mnoho nepřišel. Prostředí je sice jiné, ale studium thematic bylo u nás rozhodně pohodlnější. Dnes je již obtížno, vyznati se podrobně ve všem tom, co obsahuje automobilismus. Dnešní dokonalost automobilu vyrostla z detailů a detaily bude z velké části živa i v budoucnosti, neboť nečekáme revolučního převratu nějakou novou myšlenkou. I odborník-specialista nemá dnes přesný přehled všech podrobností toho, co se právě dělá a tím méně to můžete chtít od prostého zájemce, který jde na výstavu, aby si koupil vůz. Tím chci říci, že mnoho záleží na dispozici vystavených strojů. Výstava musí podati přehledně prostému návštěvníku nejdůležitější objekty jeho zájmu a nenápadně obrátiti jeho pozornost i na věci další, okamžitě jeho zájem třeba nebudící, ale uvědomiti jej o tom, že tyto věci na výstavě jsou. To je ostatně principem každé výstavy, ale domnívám se, že naše letošní výstava v tomto směru byla řešena dobře. Ukázalo se, že je nutná určitá rozlehlost standů a že pomocná industrie nabývá značných rozměrů a velké důležitosti, takže v budoucnosti bude nutno na ni lépe pamatovati, a když nic jiného, zlepšiti alespoň osvětlení strojovny, neboť v tomto bídném světle mnohá expozice zanikala.

Dlouholetý návštěvník výstav automobilních může si povšimnouti jednoho příznačného zjevu: dobré informovanosti obecnstva. Ty doby, kdy se mohlo příštímu kupci vozu namluvit vše možné minuly, doba automobilových anekdot a báchorek o zlámané kompresi je ta



tam. Obecenstvo dnes věci dosti dobře rozumí. Důsledek toho je ten, že na výstavě jsou obléhány standy, které ukazují holé »mašiny«. Proto leštěná čássi téší se stále stoupajícímu zájmu a pečlivě se na výstavě zakrývají kapoty těch vozů, o nichž je známo, že pod nimi nevidíte zvláštní finish motoru. Zejména školní dorost se ve věci vyzná. Není to nic divného, motocykl a automobil zůstává stále ideálem studující i jiné mládeže, je stále středem zájmu mladé generace, která tento objekt studuje více než je milo jiným disciplinám. Od převratu uplynulo více než deset let a z dvacetiletých mladíků stali se muži stále s tímž zájmem a dobrými znalostmi. Z těchto důvodů je obchod automobily věci stále obtížnější, neboť celkově nutí tato situace, platná v celém světě, továrny k větším a větším výkonnostem, a požadavky klientely se stupňují. Při tom je cenová tendence stále klesající. Po těchto všeobecných úvahách věnujme pozornost technické stránce. Výstava byla dobrým odleskem toho, co se nazývá v automobilním průmyslu novinkami.

Konstrukteři dnešních automobilů hledí docílití pokud možno největší tichosti běhu, jednoduchosti v obsluze a snadnosti řízení. Odtud stoupající snaha po šesti- a osmiválcových motorech, zjednodušeném mazání, mírném vzrůstu obsahu válců a řadě jiných změn, které umožňují řízení vozu lidem každé tělesné dispoice.

Dnes již dávno není ideálem motor nepatrného obsahu válce a vysokého počtu obrátek. Tento druh strojů naučil nás sice mnoho, ukázal nám, jak získati podivuhodné výkonnosti, ale nemohl se státi motorem tichého přepychového vozu. V tomto směru naučila nás něco Amerika. Dnes máme vlastně dva typy motorů. Jeden z nich, určený pro lidový vůz, zůstává při malém obsahu válce, při čemž hledíme z něj obdržeti pokud možno dobrou výkonnost. Vyhovujeme tím přání malého automobilisty, který nemůže platiti ze svého vozidla velkou daň a nechce míti velké spotřeby paliva. Druhý typ je určen pro automobilisty větších nároků. Musí běžeti tiše, míti veliké zrychlení a tažnou sílu v malých obrátkách a přece při tom docílití přiměřenou spotřebu. Pak je nutno voliti dostatečně velký obsah válců, přejíti k šesti- nebo osmiválcovému motoru a tento motor musí běžeti stále s poměrně malým zatížením, třeba že je schopen i značné výkonnosti. Jak je vidět, budeme míti obtížnější posici při strojích středního typu a musíme voliti opatrně velikost motoru, abychom pod tlakem poměrů neměli pak hnačí stroj příliš malý. Touto chybou trpí mnoho dnešních středních typů vozů: v těžkých a rozměrných čássi jsou montovány poměrně malé motory. Celek působí dojmem velkého vozu, ale výkonnost celková neuspokojuje.



Mezinárodní automobilová výstava v Praze se konala v roce 1929, kdy firma AERO začala vyrábět první vozy AERO 500. Nepodařilo se zjistit, jestli svůj první vůz továrna na výstavě představila. V dobovém textu se o aerovce nehovoří a je dost pravděpodobné, že v množství typů vozů mnoha renomovaných automobilek by byla osamocená „pětistovka“ letecké továrny přehlížena. AERO se prosadilo později a jak víme velmi úspěšně.

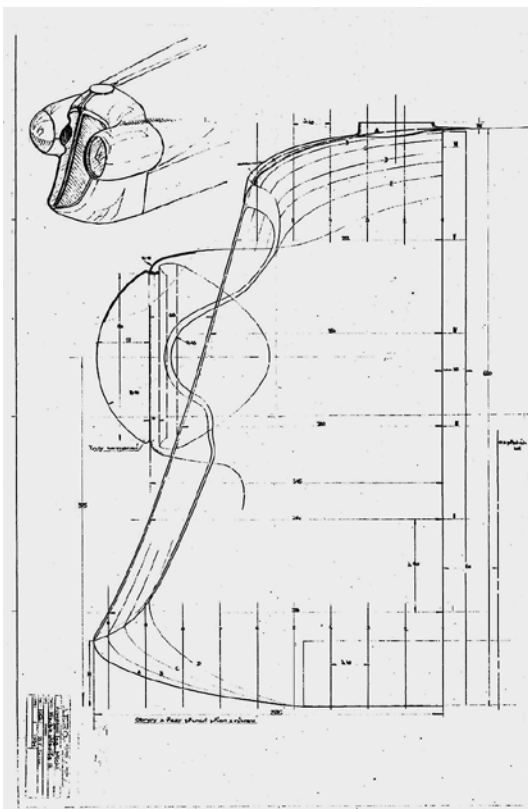
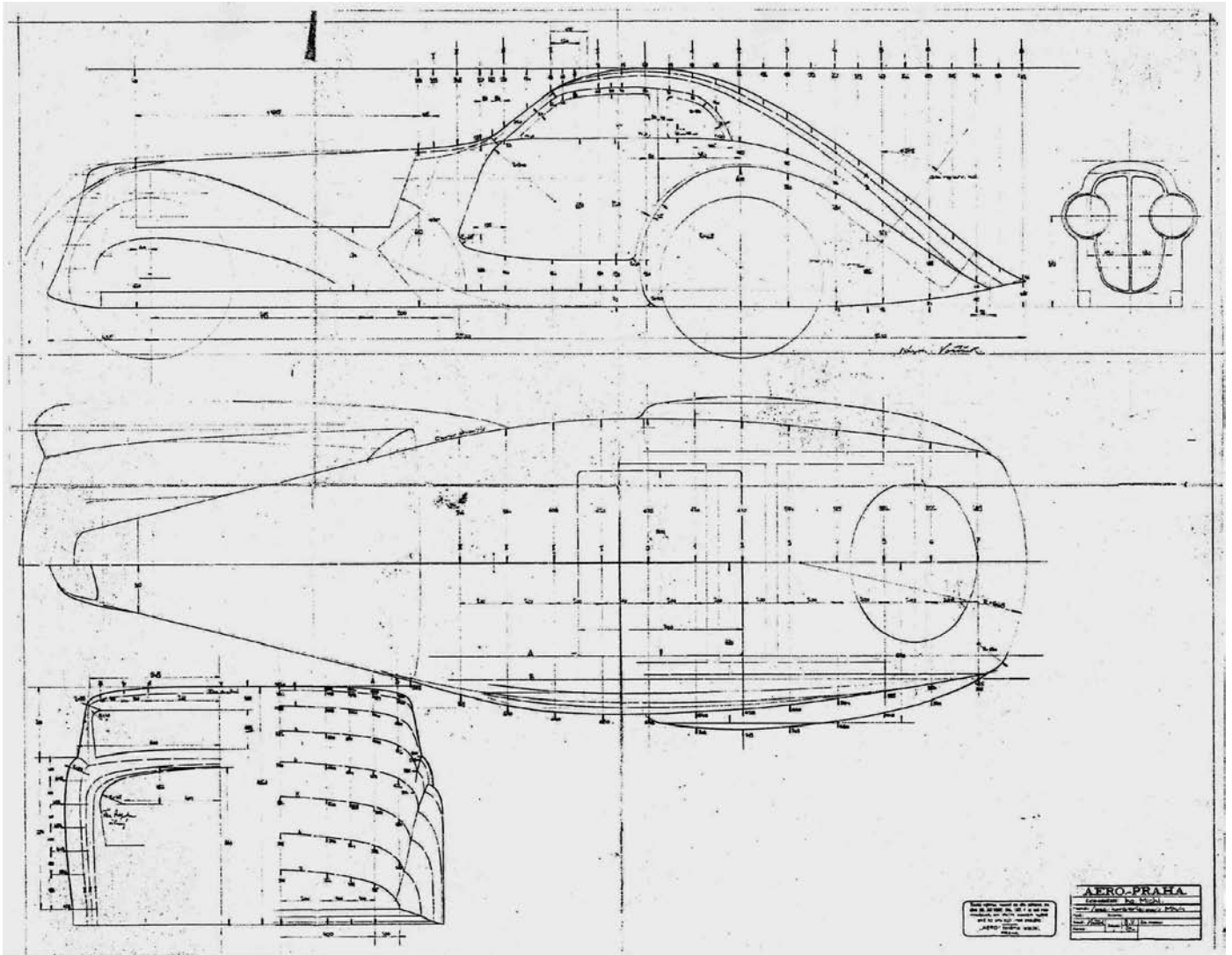
Pohledy do prostor výstavního paláce jsou jistě velmi úchvatné i když tam aerovky ještě chybí. Stejně zajímavý je i historický pohled na prostranství před palácem. Za zmínku jistě stojí, že levé křídlo paláce (to, které na fotce není vidět) v roce 2008 vyhořelo. Tehdy bylo přeplněno exponáty k jakési výstavě a dle zjištění hasičů vznikl požár tím, že složné kartony spadly na zapnutý elektrický vaříč. Požár byl tak intenzivní, že ocelová konstrukce žár nevydržela a zhroutila se. Mnoha hasičským sborům se podařilo zabránit přenosu požáru na další části paláce. Přes ujištění tehdejšího pražského primátora, že hala bude do pěti let opět postavena, se dosud nezačalo ani s přípravou projektu.

– JK – Dobový materiál připravil Karel Jičínský





## Návrhy karoserií vozů AERO ing. Voříška



Návrh „Lochnessky“ pro „1000 mil československých“ v r. 1934 a hotový vůz s Bohumilem Turkem.

Foto z knihy K. Jičínského *Automobily Aero a jejich doba*. Výkres z archivu ACC Praha.

## Ještě jednou – Trocha plzeňské aero-historie

Touto fotografií ještě doplňuji příspěvek z minulého čísla Aerovkáře.

Můj děda byl spolumajitelem železářství MACHO & TUREK v Plzni. V březnu 1933 se chystala výprava Aero Spexor, což



Foto Wittmann Plzeň

bylo popsáno v předchozím Aerovkáři. Zřejmě se již nedozvíme, kdo je na fotografii. Předpokládám ale, že jsou to účastníci výpravy se zástupcem naší firmy (pán s tabulkou). Fotografie s prezentací železářského zboží byla zajisté působivou reklamou a výprava byla zřejmě firmou MACHO & TUREK na cestu vybavena potřebným nářadím.

Z Plzně Milan Turek

*Pozn. red.:* Foto je též zveřejněno v knize *AUTOMOBIL AERO*, Viktor Vadura



### Prosba ke čtenářům a všem aerovkářům

Hledám informace o panu Richardovi Krausovi, o kterém se říká, že měl AERO agenturu v Praze (?). Tento pan Richard je dědečkem Jiřího Krause, mého dobrého přítele a předchozího majitele mé aerovky.

Jiří mi řekl, že jeho dědeček byl účastníkem jedné z leteckých expedic s Jaroslavem Doubkem.

Bohužel nemohu nikde najít žádný důkaz.

Zajímaly by mě tedy jakékoliv informace o jeho AERO reprezentaci a expedici.

Za informace předem děkuji.

e-mail: [sglinn1@yahoo.de](mailto:sglinn1@yahoo.de)

Sven Linnemann

### Konečně pořádný případ pro Sherlocka Holmesa!

*Aneb ještě k článku: Hromadné přečíslování vozů AERO 30 v Kroměříži?*

– dokončení článku z předchozího čísla –

Dříve, než dokončíme naše šetření ohledně číslování vozů Aero 30, musím neplánovaně zařadit odstavec, který by se mohl Saturninovsky jmenovat „Kancelář pro uvádění věcí na pravou míru“. To bych nemusel, pokud bych si po sobě článek, jehož první část byla otištěna v předchozím čísle, před odesláním do redakce pořádně přečetl. V úvodu článku (viz předchozí číslo Aerovkáře) jsem chtěl ve větě napsat číslo 367, ale ta sedmička na konci čísla se tam nedostala, asi jsem příliš ledabyly zmáčkl klávesu a pak už jsem si toho nevšiml. Tím se stalo, že jsem prohlásil a nechal vytisknout úplně nesmysl, a sice, že nikdy neexistovala série číslo 36. Zvláště žertovně to působí u člověka, který jednu ze svých Aerovek má právě z této série.

Takže to uvedení na pravou míru: ve velkém techničáku mám jako číslo podvozku zapsáno 36755. Jak je notoricky známo, pravidlo pro číslování karoserií bylo takové, že poslední dvě cifry označovaly pořadové číslo vozu v rámci série, zatímco číslice více vlevo identifikovaly sérii. Podle toho by číslo karoserie 36755 označovalo 55. vůz série 367. Série 367 ale nikdy neexistovala. Takzvané nové číslování, uplatňované od počátku roku 1937, nedospělo ani k šedesátce (poslední série 058 byla vydána v prosinci 1945 a to na 100 limuzín), a nejvyšší hodnota kódu série podle starého číslování je 78 (u poslední série roku 1936, tedy před změnou číslování). 36755 tedy nemůže být továrnou přidělené číslo karoserie.

Nyní už ale k dokončení článku.

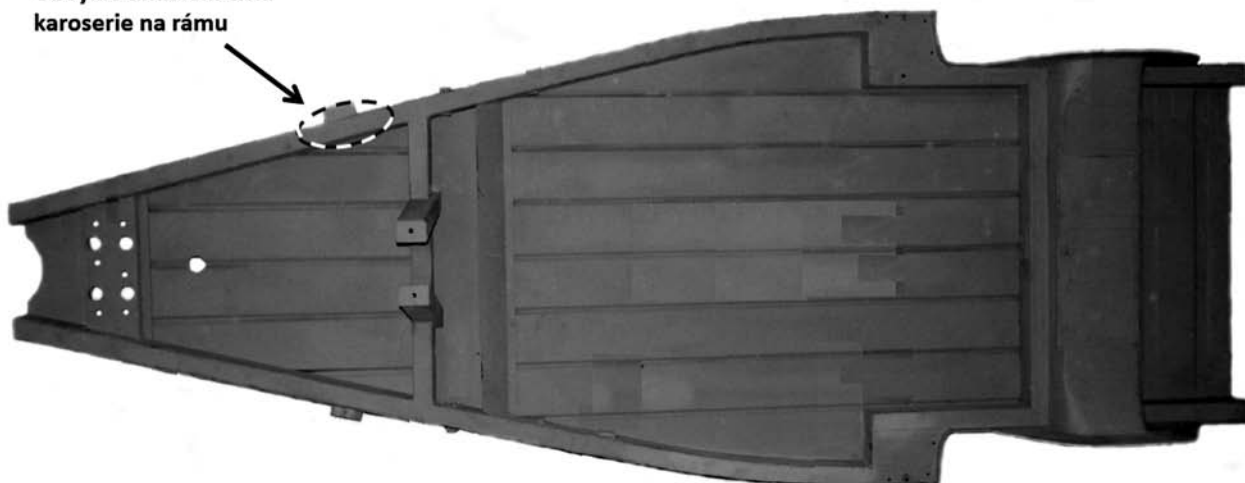
#### **Téma čtvrté: Odpověď na původní dotaz**

Vyzbrojeni dosavadními poznatky se můžeme pokusit o komentář k těm konkrétním výrobním číslům, které byly uvedeny a diskutovány v článku Aerovkáře 2/20.

**34219** – To je to číslo, které bylo jádrem mejlového dotazu, na který článek z Aerovkáře 2/20 reagoval. Věřím tomu, že pokud jde o původní třicítka (tedy pokud se nestalo, že podle toho techničáku už někdo provozuje jiný vůz), takže je to vůz z roku 1934, pravděpodobně ze 3. série – pokud se jeho majitel podívá na číslo rámu, najde tam čtyřčíslí, začínající na 51 (číselný kód pro 3. sérii 1934). Protože víme, že výrobní série byly vydávány tak, že se jich často několik během zpracování překrývalo (že se tedy současně pracovalo na vozech pro více sérií) a také proto, že nevíme nic moc o tom, jak firma přidělovala motory k vyráběným vozům, ani v jakém pořadí vyráběla jednotlivé vozy (v rámci 3. série se vyráběly různě karosované vozy – zde bylo nejvíce sportovních 2+2, ale dělaly se i limusiny, roadster nebo jen chassis), mohlo by se stát, že majitel na rámu či jinde na karoserii najde třeba i kód pro 4. sérii (tzn. 52).

**Pozn.:** Číslo karoserie vozů vyrobených v období, které diskutujeme, bývá obvykle vyraženo shora na rámu na pravé straně motorového prostoru zhruba proti karburátoru, nebo trochu blíže směrem ke spolujezdci.

**Obvyklé umístění čísla karoserie na rámu**



Někdy se číslo na rámu hledá špatně, může být překryto vrstvami barev, nebo nečistot. Ale stejné číslo (číslo karoserie) bývá vyraženo také na dalších místech, většinou mimo jiné také na bočnicích, kde se najde nej pohodlněji (bývá vyraženo v horní části bočnice, v jejím prolisu pro překrytí kapotou, zvenku mezi dvojicí gumových narážek kapoty blíže k řidiči). Tady je ukázka (právě z té série 36, jejíž existenci jsem nedopatřením popřel):

**36738** – To číslo uvádí Josef Kňourek jako výrobní číslo svého vozu. Shodou okolností již z dřívější komunikace s ním vím, že jeho aerovka je z 10. série 1937, číslo karoserie 01023 (podle nového číslování karoserií).

10. série byla celá vydána výhradně pro sportovní 2+2. Naše první třicítka je ze stejné série a v techničáku je zapsáno stejné číslo 36755 v kolonkách výrobní číslo motoru, i výrobní číslo podvozku (rámu). Na rámu, kapotách, bočnicích i dorazové liště předního okna je ale shodně vyraženo 01050 (tzn. 50. vůz 10. série 1937).

K té 10. sérii přidám ještě jeden fakt – mám ve svém archivu kopii techničáku na další vůz z 10. série 1937. I v tomto techničáku je zapsáno stejné číslo 36740 v kolonkách výrobní číslo motoru, i výrobní číslo podvozku (rámu). Číslo v kolonce výrobní číslo podvozku (rámu) je ale později úředně opraveno na 01029. Asi si někdo na dopravním inspektorátu všiml, že číslo karoserie je jiné a provedl opravu.



### **Téma závěrečné: Zbývající otázky (a přispěje někdo k řešení?)**

Jak už jsem psal výše, nevím nic o tom, jak byly přidělovány motory třicítkám vyráběným od začátku až do 10. série 1937. Byl na to nějaký systém, ovlivnily to nějaké skutečnosti?

Jedna ze zbývajících otázek je: Jak je ale možné, že do nových vozů ještě v roce 1937 a dokonce ještě v 10. sérii byly montovány motory vyrobené v roce 1936? Něco by se snad dalo vysvětlit předzásobováním. Poptávka po nových autech – i po třicítkách – začala výrazně růst v roce 1936. Ostatně růst se potvrdil a v roce 1937 firma zadala historicky nejvíce třicítek: rovných 1500 (v roce 1936 to bylo 900). Na růst poptávky výrobci reagují. Začínají se předzásobovat. Kritické komponenty objednávají s předstihem, aby minimalizovali nebezpečí, že jejich dodavatel bude přetížen a nebude jim stačit dodávat podle

potřeby. Domnívám se, že počátkem roku 1937 firma mohla montovat motory vyrobené ještě v roce 1936. Teprve poté, co byly tyto motory spotřebovány, přišla řada na motory vyrobené později. Jak vidíme na štítku z ukázky pod bodem 2 výše, v 15. sérii už byly montovány motory očíslované podle stejného kódování jako karoserie. Vím, že to tak bylo nejméně už od 13. série (nemám doklad pro 12. sérii, 11. série patřila padesátkám). Ale při bližším studiu produkce po letech mi tam stejně něco faliruje. Tak velká početní rezerva motorů by nemohla vzniknout, pokud by byly všechny důsledně číslovány stejným klíčem (rok výroby + tři místa pro pořadové číslo). Nebyly ale např. motory určené pro armádu číslovány jinak? Nebo je v tom ještě něco dalšího?

Pokud o tom někdo něco víte, dejte vědět. Třeba se podaří otázky uzavřít beze zbytku bílých míst.

A nakonec, abych podpořil badatelskou činnost: Kvalitní elektronickou kopii onoho Úředního osvědčení, o kterém píši v tématu 1 (viz předchozí číslo Aerovkáře), pošlu každému, kdo mi pošle pokud možno kvalitní foto výrobního štítku třicítky nebo padesátky, a/nebo fotky výrobního čísla motoru (vyraženo na bloku pod hlavou) s informací o čísle karoserie vozu, ve kterém je namontován, a/nebo kopii stránky velkého technického, na které jsou identifikační údaje o číslech motoru, rámu (tedy stránky s technickými údaji – stránky o vlastních nejsou důležité/potřeba – po tom mi nic není). Třeba se podaří z většího vzorku informací vyčíst více, než doposud.

Můj mejl: [dalibor.konvicka@seznam.cz](mailto:dalibor.konvicka@seznam.cz)

Dalibor Konvička



Kolega Konvička velmi pečlivě a podrobně zmapoval číslování velkých aerovek. Přesto si dovoluji uvést několik fakt a otázek k danému tématu.

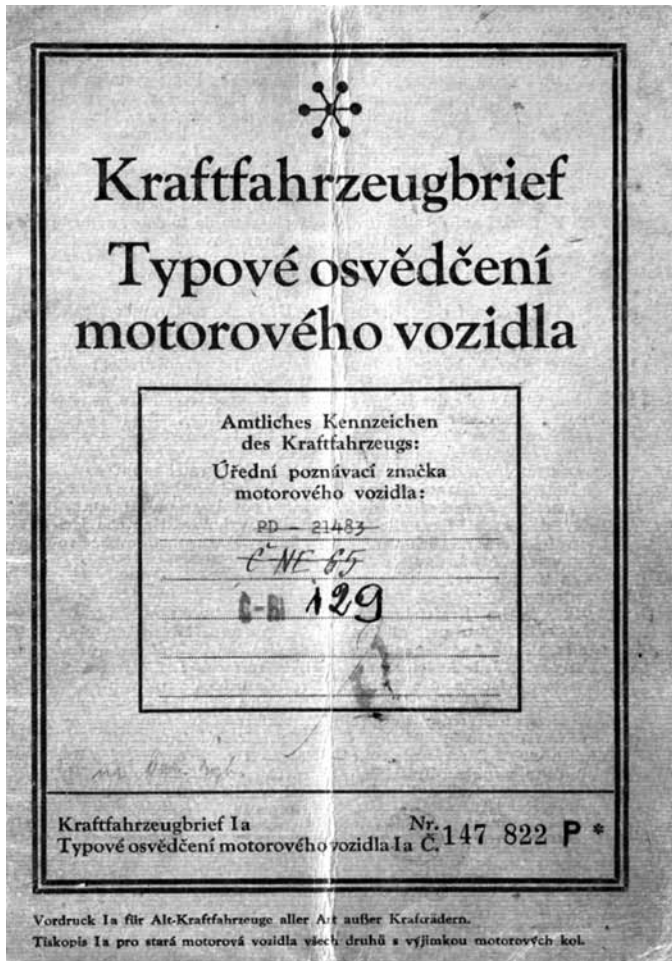
Nejdříve bych rozlišil výrobní číslo uvedené v technickém, které ač nerad budu nazývat VIN bez ohledu na to, zda jde o pětimístné číslo motoru nebo tovární číslo karoserie (podvozku) – dále jen VIN. Dále nazýváme výrobním číslem to, které zajímá majitele aerovek a které vypovídá o zařazení vozu do konkrétní série a roku výroby – dále jen v. č.

### Otázky:

1. Mělo VIN velkých aerovek nějakou návaznost na VIN „cinkáčů“? Měly „cinkáče“ VIN také pětimístné č. motoru? Pokud ano, tak čísla by musela začínat dvojčíslím 33 a nižším. Na to by nejspíš odpověděl Jindra Šlesinger – šéf testovací komise.

2. Neobvykle vysoká pětimístná VIN vzhledem k počtu vyrobených aerovek (všech) jsme si vysvětlili. Byl nějaký obdobný systém VIN používán např. i pro automobily jiných výrobců?

3. Kolega Konvička došel k logickému závěru, že první dvojčíslí z pětimístného čísla byl letopočet. Když bylo číslo 34 vyčerpáno (1000 vozů) následovala čís. 35 a 36 a to již bez ohledu na rok výroby (celkem 3000 vozů). Je pravděpodobné, že když se začal rozcházet skutečný rok výroby s prvním dvojčíslím, přešla továrna na VIN totožné s v. č. podvozku (karoserie).



1	Art des Fahrzeugs Druh vozidla	*) Personenwagen, Omnibus, Krankenwagen Lastwagen, Kipper, Kraftstoffkesselwagen Zugmaschine, Sattelschlepper Sonstiges Kraftfahrzeug: für Feuerlöschzwecke, für Straßenreinigung, für sonstige Zwecke (Näheres unter Nr. 19) Osobní vůz, autobus, sanitní vůz nákladní vůz, sklopný vůz, cisternový vůz pro hnačí látky traktor, sedlový traktor Jiné motorové vozidlo: pro hasičské účely, k čištění ulic, pro zvláštní účely (bližší viz pod č. 19)
2	Fahrgestell – Strojový spodek a) Hersteller – Výrobce b) Fabriknummer – Výrobní číslo c) Baujahr – Rok výroby	<b>AERO, PRAG - PRAHA IX.</b>  36738  1937
3	Antriebsmaschine Hnačí stroj (motor) a) Art des Antriebs Druh pohonu b) Leistung – Výkon c) Hubraum – Obsah váleč (nur bei Verbrennungsmas- chinen – jen u motorů spalovacích) d) Fabriknummer e) Hersteller – Výrobce f) Takt – Počet údobí	*) <b>Verbrennungsmaschine (Vergaser-, Diesel-, Flüssig- gas-, Hochdruckgas-, Glühkopfmotor, Gasegenerator für Holz- für Kohle) – Dampfmaschine – Elektromotor</b> Motor spalovací (se spalovačem, Dieseltův motor, mo- tor pro pohon tekutým plynem, motor vysokotlaký, motor se zárovou hlavou, motor pro generátorový plyn ze dřeva - z uhlí) parní stroj - elektromotor  30 PS – KS Zahl der Zylinder: } 2 998,71 cm } Durchmesser der Zylinder: } mm Prüfmaß: } Kolbenhub: } 36738  Aero Praha *) <b>Zweitakt - dvoudobý – Viertakt - čtyřdobý</b>
4	Eigengewicht des Fahrzeugs Vlastní váha vozidla	940 * 860 kg
5	a) Zulässige Belastung } Přípustné zatížení } b) Zulässiges Gesamtgewicht } Přípustná celková váha } c) Nutzlast - Užitečné zatížení } (nur bei Lastwagen und } Omnibussen – jen u ná- } kladních vozů a autobusů) } d) Tragfähigkeit des Fahrge- } stells – Únosnost strojo- } vého spodku } (nur bei Lastwagen und } Omnibussen – jen u ná- } kladních vozů a autobusů)	350 kg 1320 kg kg kg
* Zutreffendes ist zu unterstreichen. Hodici se podtrhněte.		** Falls nicht mehr zu ermitteln, ungefähre Angabe. Nesouli již zjistiti, přibližná údaj.
Kraftfahrzeugbrief Ia Typové osvědčení motorového vozidla Ia		Nr. 147 822 P * C. 147 822 P *

### Doplnění o období války:

V Aerovkáři č. 2/2020 jsem popsal situaci za války. Takto vypadalo Typové osvědčení motorového vozidla z 8. března 1941. Jsou v něm opsány předchozí údaje včetně VIN 36738. Není jasné, zda byla v letech 1941 – 42 vyměněna typová osvědčení pro všechna tehdy přihlášená vozidla. Toto osvědčení bylo dle záznamů platné až do r. 1954! 16.5.1954 byl vydán nový Technický průkaz motorového vozidla s č. podvozku a motoru opět 36738. Číslo bylo pravděpodobně špatně čitelné, a tak 18.6.1965 došlo k přečíslování na číslo 1-9-752, které nevyovídá již vůbec o ničem.

Za doby okupace byly aerovky od nějaké doby výroby (snad od r. 1942) opatřeny štítky z hliníkového plechu s německým textem. Tyto štítky byly pochopitelně přinýtovány.

– JK –



Posílám historické foto z akce na Živohošti ze začátku 70. let minulého století. Ti mladí na kapotách patří k historii Aerovky. Dnes je jim o 50 let víc. Myslím, že není problém jich většinu poznat.

Miloš Balabán, Harrachov

### Natáčení pro Českou televizi

Jako majitel veteránů značky Aero jsem nejen členem SKAM Olomouc (Středomoravský Klub Automobilistů a Motocyklistů), ale samozřejmě ACC Praha (Aero Car Clubu). A právě ACC Praha byl osloven produkcí ČT 2 s prosbou o spolupráci při natáčení dokumentárního cyklu s pracovním názvem „Klenoty, které voní benzínem“ vznikajícího v režii Aleše Koudely. V tomto cyklu budou představeny prvorepublikové vozy vyráběné na území Československa. Obsahem dokumentu je historie automobilek, které vyráběly vozy před válkou, jako byly např. firmy Aero, Škoda, Tatra, Praga, Walter a další. Dále má seznámit diváky s typy vyráběných vozidel a jejich technickými parametry. Nedílnou součástí dokumentu je také natáčení jízd s jednotlivými vozy.

A právě Jirka Zítek mě jako předseda ACC Praha oslovil, zda bych byl ochoten zúčastnit se za značku AERO natáčení výše uvedeného dokumentu. Volba Jirky Zítka mi přišla logická, neboť s výjimkou Aero 662 vlastním Aero 500 z roku 1931, Aero 1000 se zakázkovou karosérií Šnýdr Kolín z roku 1933, Aero 30 roadster z roku 1935, Aero 30 limuzína z roku 1939, Aero 50 sport z roku 1938 a Aero 50 kabriolet se zakázkovou karosérií Sodomka Vysoké Mýto, a to všechny v pojízdném stavu. Dále renovuji Aero 50 roadster z roku 1939 a Aero 50 čtyřdveřová limuzína z roku 1940. Navíc okolí Velkého Újezdu, kde bydlím, poskytuje nepřeberné množství možností k jízdám a natáčení. Samozřejmě jsem jako majitel, sběratel, obdivovatel a i renovátor těchto nádherných vozů nadšeně souhlasil.

Natáčení probíhalo ve dnech 21. 9. až 24. 9. 2020 převážně ve Velkém Újezdě a jeho nejbližším okolí, kde je spousta možností pořídit záběry vozů v krásné krajině mezi lesy, rybníky a prašnými cestami. Natáčelo se na kameru umístěnou na čelním skle vozů nebo na kameru, kterou držel kameraman sedící přímo ve voze, a to jak ve velké Aero 50, tak i na nouzovém sedadle „pro tchýní“ v maličkém cinkáči Aero 500. Dále se záběry pořizovaly kamerou umístěnou i s kameramanem v zadní části televizního vozu, který jel vpředu a já za ním či vedle něj dle instrukcí režie. Nechybělo ani natáčení pomocí dronu, z

něhož vznikla spousta nádherných záběrů.

Jen jízdy šesti auty zabraly celkem zhruba 25 hodin celého natáčení. Další záběry vznikaly u mě doma v garážích a okolo domu. Na natáčení 23. 9. 2020 pak také dorazil Jiří Zítek jako předseda ACC Praha a dále moderátor a herec David Suchařípa, který celý pořad provází. Společně jsme pak točili u vozů rozhovory a povídání. Jirka Zítek se rozvyprávěl o historii továrny Aero a o vzniku Aero Car Clubu v Praze a samozřejmě se hovořilo o vozech Aero. Já s Davidem Suchařípou jsme v mých aerovkách absolvovali další jízdy, během nichž jsme si o těchto klenotech povídali. Poslední den se ještě natáčely snímky detailů vozů, šlapacího autíčka Aero, kočárku Aero, různých reklamních letáků, cedulí, plaket, doplňků a pohárů, které mám vystavené ve svém malém muzeu.

Celé natáčení probíhalo v přátelské atmosféře, herec David Suchařípa i všichni členové štábu byli naprosto skvělí, od režiséra, přes kameramana, produkční, dramaturgyni, zvukaře až po řidiče. Myslím si, že jsme si to i s Jirkou Zítkem užili a máme na co vzpomínat.

Cyklus dokumentů by měl být uveden na ČT 2 na podzim roku 2021 a doufám, že se povede a bude se líbit nejen milovníkům historických automobilů.

Ing. Jiří Čekan



### 39. Evropské setkání přátel Aero v Osterfeld im Burgenlandkreis 4. – 7.9.2020

S heslem Aero nic nezastaví, tedy ani koronavirus, se početná skupina českých aerovkářů vydala na 39. evropský sraz Aerotreffen 2020 pořádaný v malebném městečku Osterfeld poblíž Lipska.

Z Prahy jsme volili v pátek ráno individuální odjezd, nebo jízdu v malých skupinách s tím, že se sejdeme před polednem u poslední pumpy na českém území na Hoře Svatého Šebestiána. U pumpy jsme se dokonce v předstihu všichni sešli, tj. 4 třicítky a 2 padesátky. Kromě pravidelných účastníků se poprvé přihlásil i Petr Smetana se svojí nádherně, před třemi lety zrenovovanou třicítkovou limuzínou model 1934. Historie tohoto vozu byla popsána v Aerovkáři 1/2018. Zajímavostí jistě je, že tento vůz po provedené renovaci jako první velkou jízdu absolvoval v říjnu 2017 cestu po ose do Chorvatska a zpět, celkem 2403 km bez větší závady. Dalším členem pražského ACC, který se rozhodl jet poprvé na evropské setkání do zahraničí, byl Jirka Urban, který svou třicítku zrenovoval v loňském roce před oslavou 100 let Aero v Praze. Karel vzal na výlet svou Aero 50, aby ji poprvé ukázal, jak se jezdí po Německu. Cesta Saskem po vedlejších silnicích za pěkného počasí probíhala bez problémů, i když do postupných průjezdních bodů, ve kterých jsme se měli opět sejít, konec konvoje přijížděl z opačné strany než my, kteří jsme peloton vedli. Tento dojezd z druhé strany byl samozřejmě zapříčiněn různými typy navigací. Po příjezdu k hotelu Atrium Amadeus jsme byli seznámeni s pravidly pro používání roušek, což v realu pro nás znamenalo si je nasadit pouze při výběru jídla formou bufetu. Večerní program byl standardní, přivítání, večeře, seznámení s plánem následujícího dne a volná zábava.

V sobotu jsme se probudili do zamračeného rána a u snídaně nás čekalo překvapení v podobě formuláře, kde bylo nutné vyplnit osobní údaje a telefon všech lidí, kteří se u stolu vystřídali. Jedno z německých opatření proti Covidu-19. Jízda podle itineráře dlouhá 86 km byla zpestřena o testy a úkoly, na jejichž základě bylo večer provedeno vyhodnocení posádek a odměněno 10 nejlepších. Po odjezdu z parkoviště hotelu za doprovodu živé hudby, kterou po cca půl hodině hraní zahnal drobný déšť, jsme se vydali po vedlejších cestách krajinou plnou větrných elektráren. Tak nebylo divné, že první otázky souvisely s těmito výtvary techniky. Odhad výšky sloupu, délky listu a průměru rotoru. Naštěstí se volilo z možností, málokdo by asi odpověděl správně, že výška je více než 100 metrů. Jednodušší bylo posoudit, jaký je asi průměr předloženého volantu a pro technicky vzdělané spočítat potom jeho obvod. Počasí se trochu umoudřilo a tak nastal čas na složení střech u otevřených vozů. Naše otevřená třicítkla jela bez střechy již od startu. Po dalších asi 20 km jízdy jsme zaparkovali na nádvoří zámku ve Weissenfels a plnili další úkoly. Jako první úkol byl odhad výšky horní hrany brzdového světla na našem vozidle. Druhý záluďný úkol, byla otázka, kolik oleje je třeba do 44 litrů benzínu pro míscí poměr 1:33. Opět se volilo z možností, takže pro aerovkáře by to neměl být problém. Následně probíhala prohlídka zámku, kde je v současnosti umístěno obuvnické muzeum. K vidění byly stroje na výrobu bot a také různé artefakty spojené s obuvnictvím, například kufr z třicátých let na přepravu dvanácti párů bot (do kufru aerovky by se bohužel nevešel). V areálu zámku se také nachází pěkně renovovaná kaple, ve které hrál na varhany a vyučoval J.S. Bach a G.F. Handel. Po komentované prohlídce jedeme dál na oběd, který byl podáván formou cateringu na louce. Celkem dobrý guláš s chlebem bylo možné doplnit o zakoupené točené pivo. Předposlední zastávka s plněním úkolů byla v Lützen, poblíž památníku švédského krále Gustava Adofa II, který zde padl v bitvě v roce 1632. Zde jsme měli poznat obsah tří hnědých lahvíček. Nedošlo nám, že obsah lahvíček pravděpodobně souvisí s motorismem, a tak

místo kapaliny do ostříkovačů jsme uvedli třešňovici, což u hodnotitelů vyvolalo úsměvy. Celkem jednoduché bylo zvolit Zittau jako jednu ze tří možností, kde se v NDR mohly vyrábět automobily Robur. Poslední zastávkou byla odpolední svačina. Při příjezdu na místo jsme plnili poslední úkol, a to najetí na střed mezi 2 stojany – každý centimetr rozdílu znamenal jeden trestný bod. Káva a výběr z velkého množství různých druhů koláčů jsme jedli v improvizovaném občerstvení uvnitř hasičské zbrojnice. Každý zde jistě našel, co mu chutná; všech asi 20 druhů sladkostí bylo vynikajících. Po dojezdu do cíle jsme se na parkovišti potkali s hloučkem veselých kolegů a tradičním přípitkem s ochutnávkou výborného sýra nabídnutého švýcarskou posádkou. Povídání o zážitcích z cesty a drobné rady ohledně provozu a renovací aerovek vydržely až do večera. Během večerního programu po dobrém jídle proběhlo vyhodnocení soutěže. K našemu velikému překvapení jsme se umístili na prvním místě. V hodnocení činnosti Aero IG, které následovalo, předseda klubu Michael Strauch kromě jiného ocenil Jirku Zítka za jeho 45leté vedení A CC Praha.



*Hrad Rudelsburg*



*Otto Eduard Leopold von Bismarck-Schönhausen, vévoda z Lauenburgu. Není obvyklé ztvárnit sochařsky politika v tak mladém věku, ještě před jeho politickou kariérou.*



*Klášter a katedrála v Nauburgu*



*Naubugské náměstí*

V neděli, za pěkného počasí, byla naším prvním cílem zřícenina hradu Rudelsburg, který byl postaven v 11. století, pravděpodobně biskupy z Nauburgu k zajištění obchodních cest. Pevnost je umístěna na skalnatém hřebenu 85 metrů nad jižním břehem řeky Saale. Z věže byl pěkný výhled po okolí a na zaparkované veterány. Kolona aerovek se následně po mírném zdržení, způsobeném několikerým přejížděním velmi frekventované železniční trati, přemístila na oběd do restaurace Hallescher Anger v Nauburgu. Po dobrém obědě jsme dojeli do centra a zaparkovali na historickém náměstí. Naším prvním cílem při prohlídce města byla katedrála a klášter, v jehož výstavních prostorách je umístěna expozice oltářů a obrazů, převážně ze 14. století. Katedrála je od roku 2018 zapsaná na seznam světového dědictví Unesco. Navštívili jsme také přilehlé zahrady. Po prohlídce jsme prošli velmi pěkné staré město s historickými domy a skončili jsme na náměstí na kávě, s výhledem na seřazené aerovky obklopené ze všech stran velmi pěkně opravenými historickými domy. Některá místa v bývalé NDR jsou hezká. Do hotelu jsme dojeli těsně před večerí. Večerní program nám pořadatelé zpestřili vystoupením v kostýmech se zpěvem na reprodukovanou hudbu doplněným o taneční variace.

Na pondělí byl pro zájemce naplánován výlet autobusem do Lipska. Příjemné překvapení nás čekalo ráno na parkovišti nad hotelem, kde stál nádherný žlutý historický autobus vyráběný firmou FBW ve Wetzikonu okolo roku 1955. Náš byl karosován firmou Tüscher Zürich a na dveřích měl nápis Alpen-Express, Davos – St. Moritz, takže stylový výlet. V Lipsku jsme nejdříve absolvovali okružní jízdu s průvodkyní, která nás upozorňovala na pamětihodnosti a zajímavosti, které nejsou přímo v historickém centru. Velký dík patří Danielovi Dickovi za tlumočení pro početnou českou skupinu v zadní části autobusu. Projeli jsme také okolo monumentálního památníku Bitvy národů, v níž zde v říjnu 1813 Prusko se spojenci porazilo Napoleonova vojska. Dále následovala individuální prohlídka historického centra. Během ní jsme stihli navštívit zejména kostel, ve kterém byl sbormistrem J.S. Bach, viděli jsme centrální náměstí se starou radnicí a podívali jsme se do prostor nově postavené university. Centrum Lipska nás velmi mile překvapilo svou upraveností, skloubením opravených historických domů a památek s moderní architekturou a životem v ulicích (i za koronaviru). Během cesty zpět jsme se zastavili v restaurátorské



„Náš“ Alpen-Express



Památník Bitvy národů



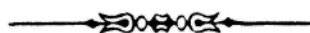
Chrám sv. Mikuláše



Lipská univerzita s fragmentem zničené kaple

dílně, odkud byl pronajat náš autobus. Zde jsme viděli, jak veliké úsilí stojí renovace anglického double deckeru a autokaru FBW. Na konci haly stál velmi pěkně zrenovovaný malý autobus Robur. Po návratu k hotelu ve čtyři hodiny jsme se rozdělili, někdo ještě zůstával a část nás po skupinách odjížděla domů. Naše malá kolona dvou třicítek a jedné padesátky dorazila bez problémů před jedenáctou hodinou do Prahy.

Na závěr patří velké ocenění pořadatelům, že se jim podařilo i za ztížených podmínek uspořádat velmi pěkný sraz, kdy všechna navštívená místa byla velmi zajímavá a podařilo se zajistit i pěkné počasí. Setkání se zúčastnilo celkem 31 historických automobilů a všechny posádky jistě odjížděly spokojené s příjemně prožitým prodlouženým víkendem.



Petr Dražan, Jarda Dufek

### Cíl letního výletu: Rožmitál pod Třemšínem



Aerovky na nádvoří muzea

Červencové svátky jsou již dlouhou dobu výzvou pro téměř neměnnou skupinu skalních aerovkářů k několikadennímu výletu. Individuálně (ne)organizovaný výlet má vždy svůj půvab a takto jsme v minulosti procestovali mnohokrát jižní Čechy i Rakousko. Letošní výlet byl poznamenán pandemií a díky zrušeným oficiálním akcím byl o to příjemnější. I částečné uvolnění protivirotických opatření nám dalo na současné problémy zapomenout.

Již po několikáté bylo naším útočištěm a výchozím bodem rodinné sídlo Lenky a Petra Dražanových. Je velmi příjemné při pátečním odpoledni poklábosit o všem možném při sklenici oroseného piva nebo sklenky vína a nemuset studovat itinerář a opatřovat aerovky startovními čísly. Cíl cest bývá vždy jasný a nikdo se nemusí obávat, že se ztratí. Vždyť svou zemi všichni znají.

Sobotní výlet byl nasměrován do Rožmitálu pod Třemšínem a samozřejmě do tamního muzea se sbírkou aerovek kolegy Leoše Prokopce. Je to ostuda, ale musím přiznat, že jsme s Evou v rožmitálském muzeu ještě nebyli. Prvním překvapením byla různorodost muzejních sbírek. Od historie města přes mnohdy zapomenutá řemesla, retro až po vysněné aerovky.

Až budete číst tyto řádky budou Vánoce téměř přede dveřmi, a tak si dovolím od našeho tématu na chvíli odbočit. Vždyť nejen aerovkami je aerovkář živ. Velká část expozice muzea je věnována rožmitálskému učiteli Jakobovi Janovi Rybovi. Musím proto připomenout Rybovu Českou mši vánoční, tehdy

s názvem Hej, mistře, vstaň bystře. Ryba ji zkomponoval i otextoval a v roce 1796 poprvé zazněla v rožmitálském kostele. Myslím, že tahle vánoční mše je známá i u našich sousedů v Rakousku a Německu. V té době byly české země součástí



rakouské monarchie, a tak si dovolím odbočit ještě dále. V roce 1818 spatřila světlo světa v rakouském Oberndorfu u Salzburgu zřejmě nejznámější vánoční píseň Tichá noc, kterou napsal Joseph Mohr a hudbu složil Franz Xaver Gruber. Jakub Ryba se této písni nedožil, ale obě díla jsou populární již 200 let. A co víc, nebyla u nás zakázána ani v těch nepříjemných dobách.

Tak jsem se vypovídal a konečně k tomu proč jsme Rožmitál navštívili. Množství aerovek je v muzeu proměnlivé a v době naší návštěvy jich bylo úctyhodných 32, slovy dvaatřicet. První, co mě napadlo při pohledu na řady všech typů a provedení aerovek bylo, že mnozí dnešní mladí vůbec netuší, že v ČSR byla továrna AERO a že vyráběla automobily. Se současnou firmou AERO Vodochody si ji vůbec nespojují. Tak už to s historií chodí. To jen účastníci události se domnívají, že další generace budou jejich dobu podrobně znát. Ruku na srdce, jaké podrobnosti z historie, kterou nepamatujeme, známe my?

Velmi nás potěšilo, že si kolega Leoš Prokopce udělal čas s námi v muzeu strávit nějaký čas a o aerovkách podebatovat. Asi by nemělo smysl jednotlivé exponáty popisovat. Lepší představu o sbírce si jistě čtenář udělá z fotografií.



*Toto je správný nálezoový stav aerovky*

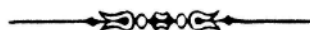


U Leoše Prokopce to byla skutečně smrtelná dávka aerovek. Každá z přítomných by si zasloužila samostatnou fotografii. Sbíрка obnáší nejen osobní vozy, ale i automobily účelově karosované, kterých se mnoho nedochovalo.

Letošní výlet však nekončil aerovkami. Příští den jsme navštívili RETROAUTOMUZEUM STRNADICE. To, co je zde vystaveno, my aerovkáři nepovažujeme za autoveterány, ale z množství socialistických výtvorů člověku přechází zrak. Musím přiznat, že zde jsou vozy, které ani náš socialistický režim nedovázal a pro mne jsou úplně neznámé. Je zde i sekce vozů západní proveniencce, které byly dováženy přes TUZEX. Pro ilustraci alespoň dvě fotky.

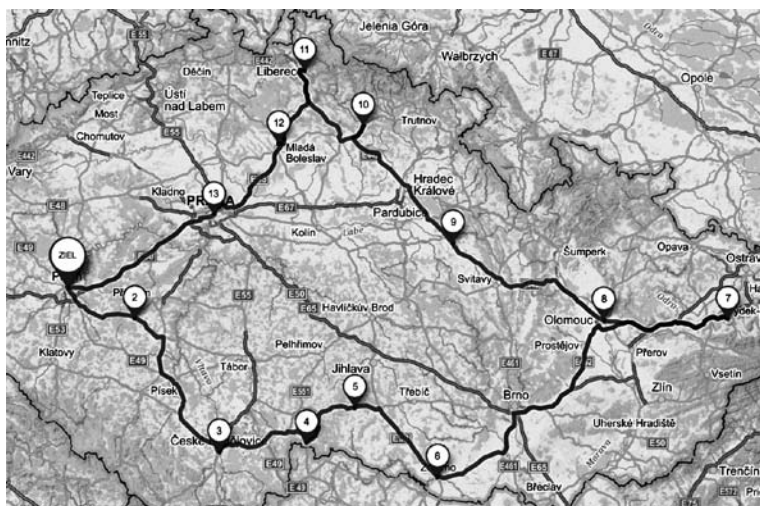


Aby nedošlo k mýlce, na třetí fotografii není muzejní exponát, ale naši hostitelé Lenka s Petrem.



– JK –

Michael Strauch připravil velmi podrobnou mapu automobilových muzeí v Česku a vyzval aerovkáře, kteří některá muzea navštívili, aby se podělili se čtenáři Aerovkáře o svých dojmech. Dále Michael zmapoval, ve kterých muzeích jsou vystaveny také aerovky, což by bylo nutné ještě doplnit. Seznam ještě zahrnuje také retro automobilová muzea.



1. Start a cíl cesty je v Plzni.
  2. zastavení: Rožmitál pod Třemšínem
  3. zastavení: České Budějovice
  4. zastavení: Nová Bystřice
  5. zastavení: Telč
  6. zastavení: Znojmo
  7. zastavení: Kopřivnice
  8. zastavení: Olomouc
  9. zastavení: Vysoké Mýto
  10. zastavení: Nová Paka
  11. zastavení: Liberec – Vratislavice nad Nisou
  12. zastavení: Mladá Boleslav
  13. zastavení: Praha, Národní technické muzeum
- Vzhledem k nedostatku místa se v příštím Aerovkáři ještě vrátíme k podrobnostem v Michaelově seznamu muzeí.*



#### Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 18 - 20 – Zjišťování závad a seřizování zapalování u A 30.

str. 20 - 21 – Jak k nám přijel Rekord.

str. 21 – Disky Michelin.

str. 21 - 23 – Z historie STK - 7. část.

str. 23 – Seznam archivních výkresů A 500 až A 1000. **Výkresy obhospodařuje Karel Šebesta!** Inzerce.

\* \* \*

### Zjišťování závad a seřizování zapalování u A 30.

*volné pokračování*

Ani jsem nepředpokládal, že článek o seřizování zapalování bude mít nějaký ohlas. Několik aerovkářů se ozvalo a jejich připomínky k článku byly spíše negativní. Důvodem bylo konstatování, že to takto nefunguje a jiskra na svíčkách nepřeskakuje nebo přeskočí jen občas.

Jenom zopakuji, že je vhodné popsanou zkoušku zapalování provést bez jakékoliv předběžné manipulace s přerušovačem, abychom zjistili v jakém stavu se zapalování před seřizením nachází. Dále jsem zdůraznil, že je ale nutné kontakty očistit a prostříknout kontaktolem, pokud jiskra nepřeskakuje.

Víme, že jiskra má přeskočit v okamžiku, kdy kontakt rozepíná. Aby k tomu došlo, musí být kontakt dokonale sepnutý! To se zdá jako školácká rada, ale musíme si uvědomit, že při otáčení setrvačnickem ručně spíná kontakt s malou razancí a sebemenší nečistota nebo oxidace kovu zapříčiní jeho nedokonalé sepnutí. To se může stát i při startování, kdy startér otáčí setrvačnickem relativně pomalu a kontakty dokonale nespínají. Napětí 6 V je tak malé, že nedokáže „protlačit“ proud přes znečištěný kontakt. Takže vidíme, že když při zkoušce jiskra nepřeskakuje nebo přeskočí jen občas, je to již signálem nějaké chyby. Většinou se tato závada projeví při startování. Když je motor již v chodu, závada může úplně zaniknout, protože kontakty na sebe doléhají razantně, což způsobí jejich spolehlivé sepnutí a následně rozepnutí. Předpokladem pro seřizování je, že cívky, kondenzátory, vodiče, spoje vodičů a pod. jsou v pořádku. Když toto zajistíme, můžeme pokračovat podle návodu z minulého čísla Aerovkáře.

Před cestou do Německa na Evropské setkání přátel aero jsem se po dlouhé době rozhodl pro celkové rozebrání přerušovače a kontrolu všech jeho součástí. Dále je vše popsáno pod fotkami.

*Na fotech je kontakt s pomocným pérkem a kompletní přerušovač po sestavení. Byl vyměněn i filcový mazací váleček s otvorem pro důkladnější promazání filcu.*





Tyto kontakty mají najeto cca 30.000 km. Izolační nožičky se zkrátily cca o 1,5 mm oproti nožičkám na nových kontaktech. Samotné wolframové doteky ubyly cca o 0,7 mm. Po vyčištění kontaktů a srovnání a vyleštění wolframových doteků byly opět namontovány do přerušovače. Pevné kontakty byly takřka beze změn. Izolační nožičky se časem ještě ochodí a odtrh kontaktu již nepůjde seřídít.

#### Několik vět o „vysloužilých“ kontaktech Scintilla.



Víme, že originální kontakty Scintilla se již nedají sehnat. Správný aerovkář nikdy „vysloužilé“ kontakty nevyhazuje, protože se dají opravit. To v případě, že není zlomené pérko ani plechový základ kontaktu. Ale i dobré pérko můžeme použít na kontakt bez pérka.

**Výměna izolačních nožiček.** Nožičky jsou vyrobeny z tzv. **TEXTITU** (to je původní název) ne z Pertinaxu. Textit se liší od Pertinaxu tím, že není vrstvený, takže se samovolně neláme. Nožičky jsou udělány podstatně delší a na potřebnou délku se zkrátí až po přišroubování. Šroubky M 3 se zapuštěnou hlavou jsou použity proto, že přinýtování by bylo v domácí dílně problematické. Matice je po dotažení zabroušena, aby nezkratovala kontakt o hlavy šroubků pohyblivé desky. Potom je matice zajištěna důlčičkem proti povolení.



**Výměna opotřebovaného doteku.** Zbytek wolframového doteku odstraníme tak, že průbojníkem z druhé strany kontaktu lehce klepneme přibližně na jeho střed. Wolfram se rozlomí a odpadne. Na burzách se občas dostanou doteky se šroubkem M 3. Po přišroubování matku M 3 zabrousíme a zajistíme důlčičkem jako u izolační nožičky.

Pokud se pustíte do opravy kontaktů, doporučuji opravit vždy dvojici kontaktů naprosto stejně – stejné izolační nožičky, vyměnit wolframové doteky a napružit stejně i pérka. S naprosto stejnými kontakty snadněji seřídíme zapalování.

#### Následující rady si dobře přečtěte!

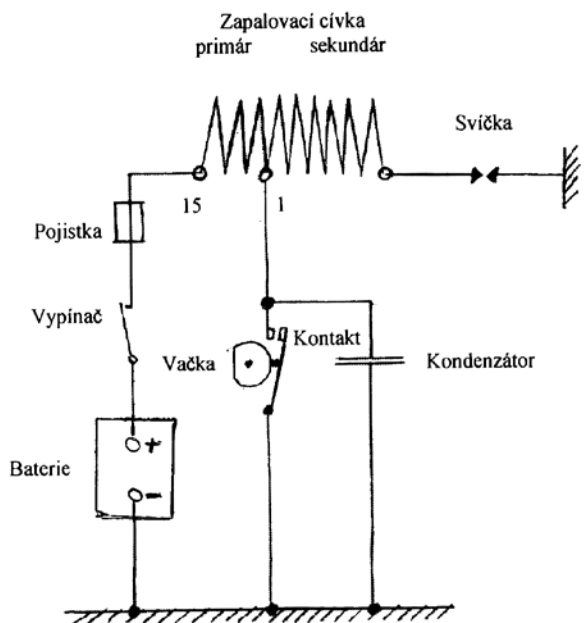
Závada na zapalování je vždy problém, pokud se stane na cestách. Pokud závada není zjevná – poškozený kontakt v přerušovači, zanesené jiskřiště svíčky a pod., tak dost chaoticky hledáme závadu v kondenzátoru nebo v cívce. Jak si na cestě pomoci bez nějakého složitějšího měření?

#### Přezkoušení cívky a kondenzátoru:

Setrvačnickem pootočíme tak, aby **oba kontakty v přerušovači byly rozpojené**. Zapneme zapalování a šroubovákem krátce zkratujeme jeden a následně druhý kontakt. Při dotyku šroubováku (zkratování kontaktu) musíme vidět přeskočit jiskru! Pokud nepřeskočí, znamená to, že primární vinutí (6 V) cívky je přerušené. Cívka je v této části vinutí vadná.

Pokud jiskra při doteku šroubováku přeskakuje, přezkoušíme vysokonapěťovou část vinutí. Vyšroubujeme svíčky a položíme je připojené vysokonapěťovými kabely na hlavu motoru tak, aby bylo na jiskřiště dobře vidět. Kolega se bude dívat na jiskřiště a my opět šroubovákem střídavě krátce zkratujeme kontakty přerušovače. Zajiskří nám nejen kontakt u šroubováku, ale zároveň přeskočí jiskra na jiskřišti svíčky. Pokud víme, že svíčka i kabel ke svíčke je v pořádku a jiskra nepřeskočí, znamená to, že sekundární vinutí (10 kV) je vadné. Nevýhodou této zkoušky je, že neodhalíme případný mezizávitový zkrat. Ten se někdy při běžícím motoru projeví a někdy ne – cívka vynechává. Zároveň můžeme jednoduše vyzkoušet i kondenzátor. Odpojíme přívod jednoho z kondenzátorů a opakujeme postup zkratováním kontaktů jako při zkoušce cívky. Zkušený pozorovatel sledující jiskru na svíčkách by měl poznat podle intenzity jiskry, že je jeden z kondenzátorů odpojený – jiskra je slabší. Pokud by jiskra na svíčke byla stejná (tedy slabší) při připojeném i odpojeném kondenzátoru, dá se předpokládat, že je kondenzátor vadný.

Cívku můžeme přezkoušet ještě jedním způsobem. K tomu již potřebujeme buď jednoduchou LED zkoušečku na 6 V (podle připojení + – svítí zeleně nebo červeně). Ideální je však elektronická zkoušečka, která zobrazí hodnotu naměřeného napětí. **Postup:** Z cívky odpojíme vodič vedoucí ke kontaktu v přerušovači (ze svorky č. 1 viz schéma). Dále z cívky odpojíme vysokonapěťový vodič a na jeho místo zasuneme kousek tohoto vodiče pro jednodušší měření (jistě v aerovce ten kousek najdete). Zapneme zapalování a zkoušečkou se přesvědčíme, že na svorce č. 15 je proti kostře napětí 6 V. Následně zkoušečku přiložíme na svorku č. 1 a proti kostře musíme naměřit rovněž 6 V (při dobře nabitě baterii naměříme až 7 V).



A teď pozor! Když zkoušečku připojíme na připravený vysokonapěťový vývod, tak proti kostře musíme naměřit také 6 V! Pokud máme jen LED zkoušečku, tak při stejném postupu musí svítit. Pokud napětí nemáme, je cívka vadná.

Víme, že stejnosměrné napětí nelze transformovat. Na vysokonapěťovém vývodu naměříme 6 V proto, že primární a sekundární vinutí jsou spojená. Elektronická zkoušečka (LED i digitální) sekundár ani primár cívky prakticky nezatíží, takže nedojde k úbytku napětí. Mimochodem, transformátorům, které mají spojené primární vinutí se sekundárním, se říká autotransformátory.

**Upozornění:** V průběhu měření na vysokonapěťovém vývodu zásadně nemanipulujte s přívodem na svorce č. 15 ani nic nepřipojujte na svorku č. 1! Teoreticky by mohlo dojít ke změně magnetického pole a v tu chvíli by k transformaci napětí skokově došlo. To by asi zkoušečka nepřežila!

Schéma zapojení cívky v okruhu zapalování:  
Svorka cívky č. 15 bývala ozn. **B** nebo **20**.  
Svorka cívky č. 1 bývala ozn. **P** nebo **21**.

– JK –

## Jak k nám přijel Rekord

– část první –

Jednoho vláhého letního podvečera, na pravidelnou schůzi ACC Praha, se dostavil pro mě tenkrát neznámý člověk s deskami v ruce. Během večera jsme se dali do řeči, po nějaké době desky otevřel a uviděl jsem nějaké starší fotky a dokumenty týkající se vozu Aero Rekord, o kterém jsem do té doby jen slyšel od pamětníků. A jestli by o to v klubu neměl někdo zájem. Kolega Karel se rozhodl, že se na to o nadcházejícím víkendu zajede podívat a pošle mi nějaké fotky a informace.

Inu stalo se, fotky a informace od Karla došly, rodinná rada byla svolána, tam jsem byl prohlášen za cvoka (jako obvykle), takže jsem kontaktoval majitele, že se na to přijedeme podívat.

Po příjemně stráveném sobotním odpoledni na chatě nedaleko Prahy u majitele vozu, jsme šli obhlédnout Rekorda. Viděli jsme pouze torzo karoserie zarovnané v plechové garáži, motor rozebraný na prvočinitele, převodovku a to bylo vše. Ostatní věci se nacházely u majitele trvale bydlicího v Německu. Vzali jsme si čas na rozmyšlenou (já už jsem tedy byl rozmyšlen) a jeli domů. Při cestě domů, po dlouhém mlčení, se mě Líba zeptala „a kam to dáme?“, neboť místo v garážích není. Což jsem považoval za dobré znamení, spíš jsem očekával otázku „a kde na to vezmeš?“, na což bych těžko odpovídal, neboť o ceně jsme se zatím s majitelem nebavili. Rodinná rada opět zasedla, výsledkem bylo, že když je to auto jediné a nikdo jiný v klubu ho nechce, tak ho vzít musíme.

Takže jsem zavolał majiteli, jakou má představu o ceně, pozval nás opět na chatu, že si o tom popovídáme, což při jeho výřečnosti zabralo opět sobotní odpoledne s výsledkem, že máme něco nabídnout. Nabídlí jsme, on si vzal čas na rozmyšlenou, rozmyslel se a pak jsme si plácli.

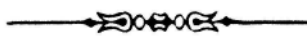
V garáži ovšem stále místo nebylo.





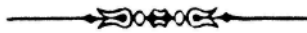
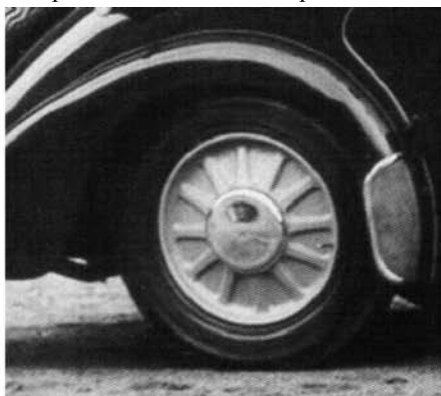
– pokračování příště –

Jindra Šlesinger



### Disky Michelin

V Aerovkáři byly disky Michelin již několikrát popsány. Přesto na toto téma stále přicházejí dotazy. Disk Michelin je zobrazen na 1. snímku a je často zaměňován s plným diskem s prolisem loukotí na 2. snímku. Poslední a nejběžnější provedení disku na 3. snímku je při zblžném pohledu „Michelinu“ podobné. Při důkladné prohlídce však vidíme mnoho rozdílů. – JK –



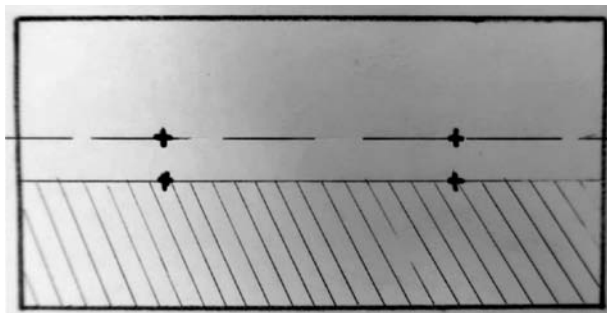
### Z historie STK (Stanice technické kontroly)

7. pokračování.

Z historie STK (Stanice technické kontroly a jejich činnosti), nikoliv státní technické kontroly, jak se občas prezentovalo.

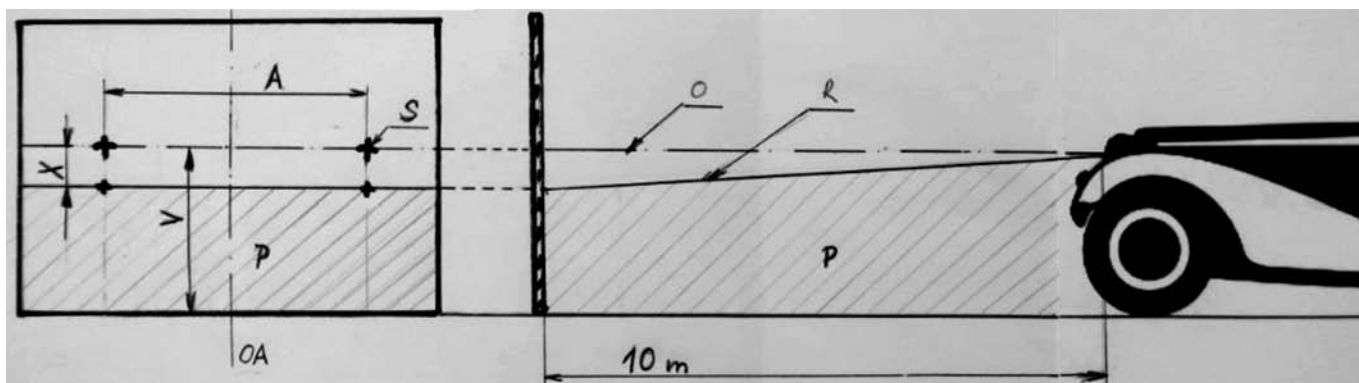
#### Aero v STK ..., ale i jiná vozidla!

V předchozím povídání o kontrole seřízení světel v STK, jsem se zmínil o „kontrolních stěnách“, které kdysi bývaly na odpočívadlech u silnic a dnes již bohužel neexistují. Pro ty, kteří by si chtěli světlometry seříditi sami, stačí vodorovná plocha o délce cca 15 m a na konci stěna alespoň 1 m vysoká. Postup je velmi jednoduchý. Automobil Aero postavíme pokud možno kolmo ke svislé stěně ve vzdálenosti 10 m, tj. od zdi ke sklu světlometu! Poté změříme výšku středu světlometu od vozovky a tuto hodnotu přeneseme na svislou stěnu a nakreslíme vodorovnou čáru. O 10 cm níž, nakreslíme druhou vodorovnou čáru. Další krok je vyměření podélných středních os obou světlometů.

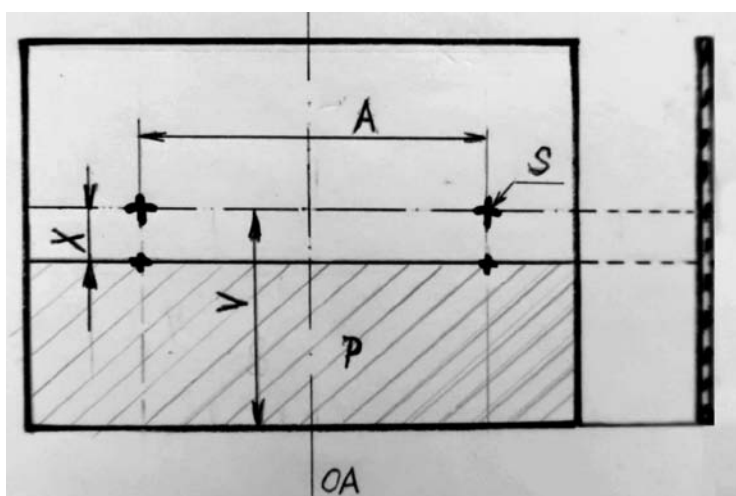


Obr. 1

metů – vzdálenost mezi středy světlometů a jejich zakreslení na svislou zeď. Vzniknou tak dva, respektive čtyři, důležité body (křížky, horní a spodní), od kterých se odvíjí další kontrola případně seřízení hlavních světlometů – viz obr. 1.



Obr. 2 – aerovka před kontrolní stěnou



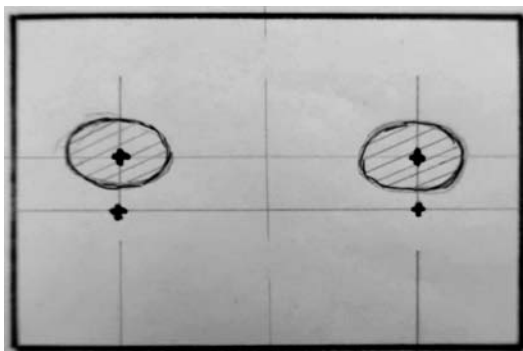
Obr. 3

- „O“ – vodorovná osa procházející středem světlometu
- „X“ – předepsaný sklon světlometů (tato hodnota může být 10 – 25 cm)
- „R“ – rozhraní světla stínu
- „A“ – vzdálenost středů světlometů
- „V“ – výška středů světlometu od vozovky
- „S“ – horní a spodní kontrolní křížky

Malé odskočení k předpisům. Obecně platí, že předepsaný sklon tlumeného světla je u novějších vozidel uveden na povinném štítku nebo na světlometu. U starších vozidel býval uveden v návodu k obsluze nebo v dílenské příručce. U automobilů, kde se hodnota sklonu tlumeného světla nedá dohledat, platí dle schválené metodiky hodnota 15 cm/10 m. Což by mělo platit pro vozy Aero. Tolerance pro seřízení tlumených světel je +5/-10 cm. To znamená, že od předepsané hodnoty sklonu 15 cm, může tlumené světlo svítit o 5 cm výše

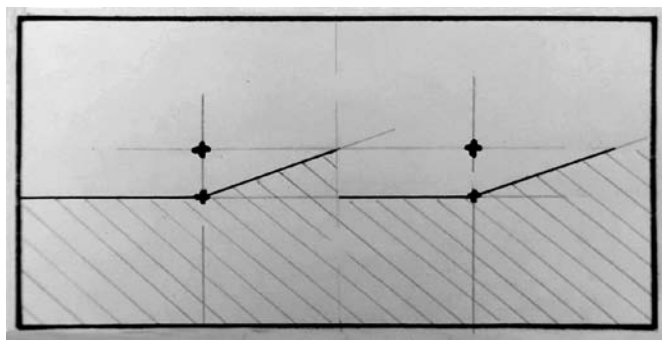
nebo o 10 cm níže. Jinými slovy, sklon tlumeného světla u aerovky se může pohybovat v rozmezí od 10 – 25 cm. Když jsem si porovnal výšky světlometů novějších vozidel (bez regulace sklonu nebo s překlápěním světel) s aerovkami, vycházel mi optimální sklon 10 cm/10 m. Takže když dodržím stávající předpisy a seřídím světla na horní hranici tolerance tj. 10 cm/10 m, budu mít tlumená světla správně seřízená a večer budu dobře vidět.

Zpět ke kontrole tlumených světel. Pozor, je rozdíl v postupu kontroly nebo seřizování tlumených světlometů se symetrickým nebo asymetrickým světlem. Vzhledem k tomu, že aerovky byly dodávány se světlometry se symetrickým světlem tj. mají vodorovnou kresbu rozhraní světla a stínu (podobně svítí světlometry do mlhy), musíme výškové nastavení provést při rozsvícených tlumených světlech a rozhraní světla a stínu nastavit na kontrolní stěně ke spodní čáře, to je ta o 10 cm níže. Směrové nastavení tj. nastavení světlometů, aby svítily rovně dopředu, neboli souběžně s podélnou osou vozidla, musíme provést při rozsvícených dálkových světlech. Dálková světla vyzařují světlo, které má tvar elipsy a střed této elipsy by měl svítit na horní kříž kontrolní stěny – viz obr. 4.



Obr. 4

U asymetrických světlometů provádíme kontrolu případné seřízení při rozsvícených tlumených světlech, přičemž výškově se kontroluje dle vodorovné části rozhraní světla a stínu a směrové nastavení se kontroluje nebo seřizuje tak, aby zlom vodorovné a šikmé části rozhraní světla a stínu byl na spodním kříži. Rozsvícením dálkových světel pouze kontrolujeme, zda střed elipsy vyzařovaného dálkového světla je na horním kříži kontrolní stěny. Jestliže tomu tak není, chyba je v žárovce nebo jejím nasazení v parabole. Špatnou žárovku nebo špatně nasazenou žárovku poznáme podle toho, že na kontrolní stěně je obraz vyzařovaného světla různě pokrivený, nemá ostré rozhraní světla a stínu nebo vyzařuje světlo s tmavými plochami – viz obr. 5.



Obr. 5

Světlomety do mlhy se kontrolují případně seřizují tak, že vodorovné rozhraní světla a stínu svítí na spodní vodorovnou čáru na kontrolní stěně a směrové nastavení se dá provést pouze podle polohy světlomety na vozidle. Hodnota sklonu je stejná jako pro tlumená světla.

Poznámka na závěr. Kontrola případně seřizování tlumených, dálkových nebo mlhových světel je s pomocí regloskopu samozřejmě jednodušší a pohodlnější, ale opět musím upozornit na to, zda je regloskop správně nainstalován (pojezdové kolejničky, kovová kolečka) udržován a metrologicky kontrolován, což v plné míře STK splňuje. V případě, že tomu tak není, dovoluji si tvrdit, že kontrolní stěna je naprosto vyhovující a regloskop je tak dobrý pouze pro kontrolu správného tvaru vyzářovaného světla!

Pavel Ferro

—♦♦♦♦♦—

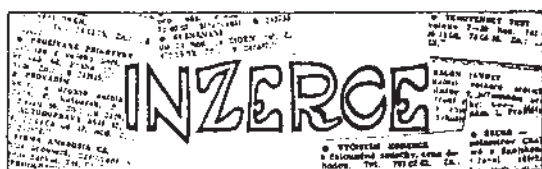
## Závěrečná část Seznamu výkresů AERO 500 až AERO 1000

Seznam výkresů AERO

A 500 až A 1000

Výkresy, které jsou v archivu

A	10165	páčka k přední brzdě - pravá	4 9 1933
Ae-A	10168	hadice, bowden delší	8 8 1933
A	10170	páčka pedál. trubky	24 4 1933
A	10171	pravý kryt kladky	15 6 1933
A	10172	levý kryt kladky	15 6 1933
A	10173	kladka brzdy	24 4 1933
A	10175	šroub kladky před. brzdy	24 4 1933
A	10185	přichytka na bubnu brzdy	14 8 1933
A	10186	Maznicový držák bowdenu	8 8 1933
Ae-A	10.201	narážka kapoty	8 1 1948
Ae-A	10221	celonové sklo postranice	
Ae-A	10222	rámeček postranice	
Ae-A	10223	těsnění postranice	3 12 1947
Ae-A	10224	úhelník pravé postranice	27 11 1947
Ae-A	10225	úhelník levé postranice	27 11 1947
A	10230	sestava přední nápravy s brzdou	
		sklopný rám okna	
		skiza k výměně ozuben. kolečka A 1008 za A 1124 /u vozů 1000ccm3/	
		ložiska pro Aero 500, 662, 750, 1000	
		přehled nejvíce užívaných ocelí a jejich značení	



### Soudobá inzerce



**Koupím:** Koupím kola na Aero 30, model 34 – plná.  
Mobil: 608 352 711 – Leoš Prokopec

**Prodám:** Prodám na AERO 30 kola převodů pro synchron – nová, nejetá. Dále soupravu planetových kol, sate-litů a kamen. kloubů, renovace obroušením + nové klouby.  
Mobil: 733 130 457

\* \* \*

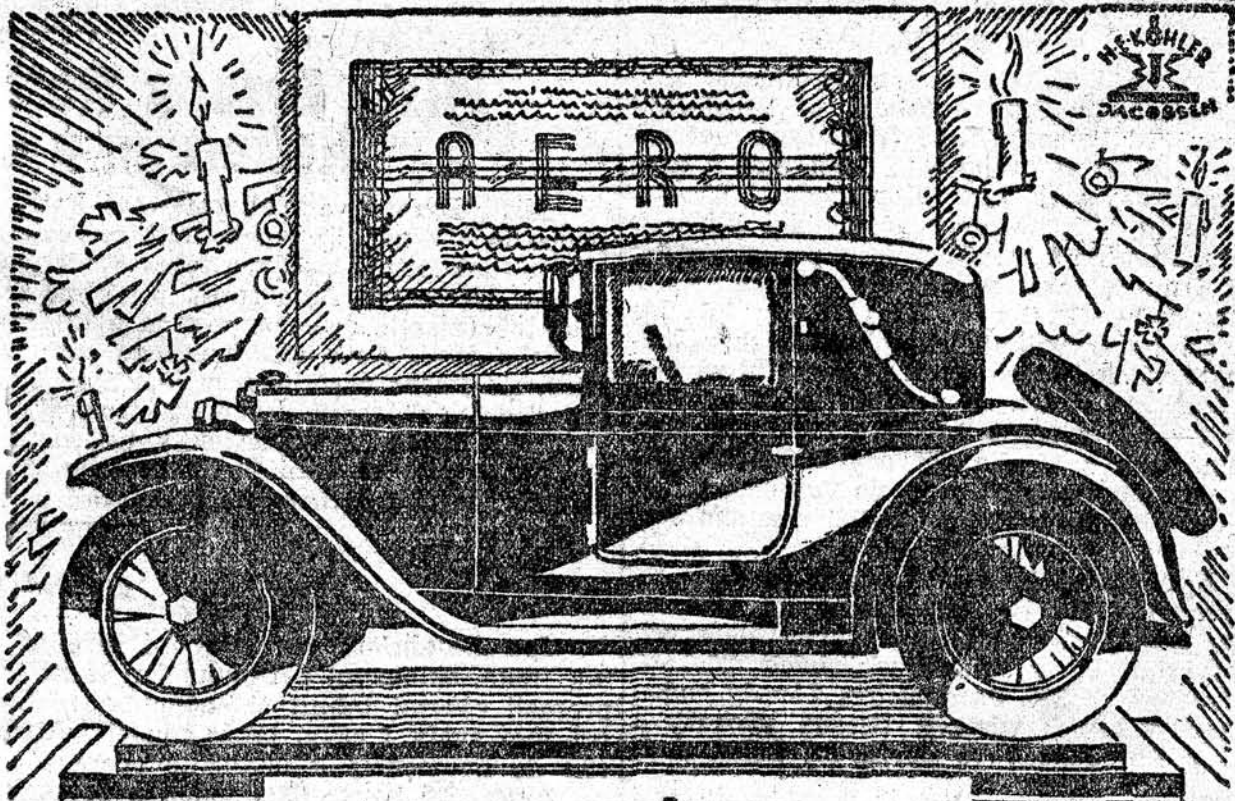


**Renovace a opravy:**  
Přebroušení vačky zapalování Scintilla na orig. přípravku Aero Service. Opravy el. pří- strojů dle požadavku

Mobil: 733 130 457



*Ukázka renovace vodní pumpy.*



## POUKÁZKA NA AUTO, JAKO VÁNOČNÍ DÁREK.

Vůz sám byste těžko mohli postavit pod stromeček. Můžete však za nejvýhodnějších podmínek, které Vám milerádi sdělíme, obdržeti krásně vyhotovený doklad, že obdarovaný stává se vlastníkem 3-sedadlového Roadsteru-Aero nebo Cabrioletu-Aero.

Jak se bude obdarovaný těšiti na projíždku 70 km tempem ve vlastním malém a elegantním voze Aero, který je při tom tak úsporný, že potřebuje pouhých 6l benzínu na 100 km! To je dárek, vskutku praktický a vznešený • jedinečný. Poukázka, zhotovená podle návrhu umělcova, nestojí nic a vůz sám jen o málo více:

**Kč 18.800,- 3-sedadlový Roadster-Aero,**

**Kč 22.300,- uzavřený Cabriolet-Aero.**

Smíme Vám podati bližší informace? Jsme zcela k Vaší dispozici.

*Aero*

**TOVÁRNA LETADEL  
PRAHA-VYSOČANY  
PRODEJNA V PRAZE, NA POŘÍČÍ 2B.**

22589

Zpravodaj AERO CAR CLUBu Praha, z.s.

Vydává Aero Car Club Praha, z.s., IČ 04647556, Arbesovo náměstí 1029/1, 150 00 Praha 5. Zodpovědný redaktor Josef Kňourek.

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LX., číslo 4, r.v. 2020.

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

Výtiskla tiskárna Michal Korecký – TAG, Přecechtělova 2499, Praha 5. Evidenční číslo registrace – MK-ČR E 11233.

České národní středisko ISSN – mezinárodní číslo ISSN 1803-1498.