



2010

# Aerovkár

Č A S O P I S A E R O C A R C L U B U

ČESKÝ KLUB HISTORICKÝCH VOZIDEL

AERO CAR CLUB PRAHA

Arbesovo náměstí 1, 150 00 Praha 5



Rodina Šlesingerova – pořadatelé Aerojízdy 2010 – Černošice

č. 4



## Vážení aerovkáři,

výlety s aerovkou jsou pro mne, krom radosti, že se daří udržet tuhle plechovou babičku při životě, i jakýmsi únikem z naší hektické doby. Proč hektické? Se svými přáteli se shodujeme na názoru, že život plyne v poslední době příliš rychle, což může být kompenzováno údajně zvyšujícím se věkem, ale spoléhejte se na statistiky! A nejde jen o subjektivní vnímání rychlosti žití. Kam se dnes podíváte, působí lidská činnost jako běh o

závod.

Koupíte si dopoledne například něco nového od elektroniky a doma zjistíte, že odpoledne je to již zastaralé. Nový typ automobilu je již konstruován tak, aby pokud možno "nepotřeboval" řidiče, ale v praxi se v něm spíše díky rychlosti a výkonu řidič přerazí, což zase snižuje statistiku průměrného věku.

Někdy ta současná uspěchanost působí až komicky. Zářným příkladem jsou současní moderátoři, hlavně ti, kteří referují události z terénu. Kadence jejich mluvy může soupeřit s kulometem a mnohdy jim díky vodopádu slov není ani rozumět, což je většinou tou pozitivní stránkou jejich sdělení. O úrovni jejich češtiny je lépe nemluvit.

Myslím si, že ta uspěchanost způsobuje u mnoha lidí agresivitu a vulgaritu nebývalých rozměrů (šoféři tím obzvláště vynikají). Tu potrestá řidič pomalejšího řidiče za zdržování doslova vykopnutím jeho vozu z dálnice, jindy vezme šofér na druhého meč a poseká ho. Ano, to se opravdu stalo.

Agresivita se nevyhýbá ani sportu - tedy "sportu". Vždyť lidé mnohdy jdou na hokej nebo fotbal kvůli tomu, aby viděli, jak se to zase na hřišti i na tribunách sepere. Úžasným příkladem vulgárnosti byla letos jedna naše mladá pohledná tenistka. Při přerušení utkání se vyjádřila k tomu, co se děje v její hlavě, a použila ten nejvulgárnější výraz, který zná čeština pro nejintimnější lidskou činnost. Jenže si nevšimla, že je vedle ní zapnutý mikrofon, a tak se to dozvěděl celý stadion - prostě dáma na úrovni (asi lůzy).

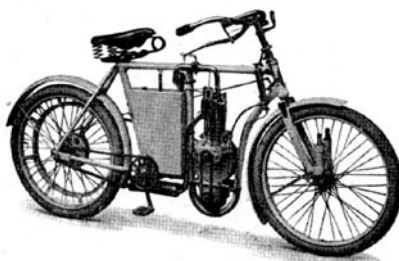
Ale abych příliš nemoralizoval. Kdysi jsem jezdíval více na veteránské závody, kterým se říkalo zkratkou BOAS (branně orientační automobilová soutěž), kde bývaly různé složité itineráře. Posádku většinou tvořili manželé a spolujezdec se musel chtít nechtít zapojit do navigování. Bylo úžasné pozorovat posádky (manžele) při příjezdu do cíle, jak každý hledí zarputile ze svého okénka. Jednou přijela do cíle posádka velmi mladých lidí. Pořadatelem v cíli byl starší velmi distingovaný pán a ten poté pravil - "Ona mladá dáma nazvala svého partnera po projetí cílem pánským přirozením".

Tak jízda aerovkou po letní Evropě (rychlostí 200 km za 10 hodin, což je srovnatelné s rychlostí cestovní lodě) je skutečným balzámem na nervy.

- JK -



LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.



1901.  
1-válec, 75×75 mm, výkon 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> ks.

## Co v knize o aerovkách není

V obrázkové revui českých automobilistů a motocyklistů AUTO v č. 8 ročníku XXIII (1941) byl otištěn článek "TYPIZACE AUTOMOBILŮ V ČECHÁCH A NA MORAVĚ", který je - vzhledem ke svému obsahu - zajímavý i pro dnešní čtenáře:

"V kruzích motoristů je všeobecně známo, že v Německu byl již dříve určen typizační program motorových vozidel, a to nařízením z 2. března 1939, v němž je již také fa Tatra (protože má výrobu v Sudetech), které byl předepsán jeden velký osobní a jeden třítunový automobil. Německo trpělo podobně jako jiné státy a země, mezi nimi i naše, nadvýrobou různých typů osobních a nákladních automobilů. Za vedení generálmajora von Schell byl v Říši počet typů omezen, čímž se vydatně prospělo potřebě armády. Nejdříve byla zahájena typizace u vozů nákladních, jejichž výroba byla rozdělena mezi jednotlivé továrny, některé firmy vyrábějí společně jeden typ, jako je tomu např. u vozu 4 1/2 tuny tak zvaného "Frankfurtského pracovního společenství", k nimž patří fa Henschel & Sohn, Klöckner-Humboldt-Deutz a rakouské Sauerer-Werke ve Frankfurtu. Zúčastněné firmy vytvořily dvě provedení a to jedno určené pro hospodářství a jedno pro armádu. Vůz určený pro hospodářství se nazývá Henschel-Merkur a vozy se staví v Ulmu, Kasselu a Vídni (Wien).

Nyní vydal říšský protektor nařízení také o typizaci automobilů v Čechách a na Moravě. Nařízení vyšlo ve Věstníku říšského protektora a má datum 31. května 1941. Zní následovně:

§ 1. V protektorátu Čechy a Morava připouští se výroba jen následujících typů motorových vozidel:

1. Osobní motorové vozy s obsahem válců od 1,0 až 1,5 l:  
1 hlavní typ firmy: Továrna na letadla Aero Dr.Kabeš, Praha IX.

Přes 1,5 až do 2 l obsahu válců:  
1 hlavní typ firmy: Českomoravské strojírny a.s. v Praze X.

Přes 2 až do 3 l obsahu válců :  
1 hlavní typ firmy: Akciová společnost pro automobilový průmysl v Mladé Boleslavi.

2. Nákladní motorová vozidla:

3 tuny nomin. užitkového nákladu:  
1 hlavní typ firmy: Českomoravské strojírny a.s. v Praze X., s motorem Ottovým a Dieselovým.

4 1/2 tuny nomin. užitkového nákladu:  
1 hlavní typ firmy: Českomoravské strojírny a.s. v Praze X., s Dieselovým motorem.

6 1/2 tuny nomin. užitkového nákladu:  
1 hlavní typ firmy : Akciová společnost pro automobilový průmysl v Mladé Boleslavi, s Dieselovým motorem (o dvou osách).

3. Motorová kola:

0 125 ccm obsahu válců:  
1 typ firmy: Česká zbrojovka a.s. ve Strakoniciích,  
1 typ firmy: Zbrojovka inž. F.Janeček v Praze-Nusle II.

O 250 ccm obsahu válců:  
1 typ firmy: Autfit a.s. v Praze XII.,  
1 typ firmy: Zbrojovka inž. F.Janeček v Praze-Nusle II.

O 350 ccm obsahu válců:  
1 typ firmy: Česká zbrojovka a.s. ve Strakonících,  
1 typ firmy: Zbrojovka inž. F.Janeček v Praze-Nusle II.

#### 4. Motory pro motorová kola:

1 typ firmy: Zbrojovka inž. F.Janeček v Praze-Nusle II.  
1 typ firmy: Česká zbrojovka a.s. ve Strakonících.

§ 2. Všeobecná ustanovení. Atd.

§ 3. Jednání příčící se tomuto nařízení spadají pod trestní ustanovení.

§ 4. Nařízení ze dne 19. dubna 1941 (Věstník ř. prot. 19, str. 156).  
Za příčící se jednání platí též činy, jimiž se předpisy tohoto  
nařízení obcházejí.

§ 5. Nařízení nabývá platnosti s okamžitou účinností.

V Praze dne 31. května 1941

Zmocněnec pro motorismus v Čechách a na Moravě.

Připravil Karel Jičínský

---

## Z historie ACC Praha

### K r o n i k a " F I F I N Y " - pokračování čtvrté

#### Malé dobrodružství č. 3.

*(text nebyl upraven)*

Nastartoval jsem auto a odvážil jsem se k první jízdě vyjel jsem ze vrat to se mě ještě povedlo za druhý roh to také vyšlo ale pak jsem vyjížděl na hlavní silnici a málo jsem nadjel dal jsem tomu plný rejď až mě přední pneumatiky dřeli, sakra ono mě to nevyjde a spadnu do příkopu šlápnu na brzdu ono skoro nic přitáhnu ruční brzdu tak to přece zpomalilo, náhodou mě to vyšlo že jsem se po samém krajíčku vytočil tak jsem si odechl jeden karambol mě vyšel že jsem si nerozbil hubu. Pak jsem ujížděl k Barandovu mělo to lepší zvuk než předtím výfuku už to kouřilo normálně, měl jsem jen strach jak se dostanu z toho Barandova dolů je tam velký kopec a mě to nebrzdí dal jsem tam dvojku rychlost a pomalu se soulal 20-30 km dolů.-Čekal jsem kdyby se mě to rozběhlo že bych to musel brzdít jenom o skálu jiná pomoc nezbyvala poněvadž jsem tam neměl dvířka abych z toho mohl vyskočit.- Na polovic jsem byl udušený neb mě kouřil strašně výfuk od motoru a to mě krásně táhlo do kabiny byl ještě protivítr a ten mě poprával plně vychutnat vůni motorismu.- V Hlubočepích jsem si vzal u pumpy šťávu trochu odpočinul nadýchal čerstvého vzduchu pak pokračoval v jízdě dál pěkně zadem kolem Škodovky, Radlickou, Plzeňskou, a do Duškové tam se mě to náhodou povedlo že mě to přesně u domu zastavilo na obě brzdy čemuž jsem se strašně divil. !!!

Dne 6.4.1967. jsem se stal členem klubu Aerovkářů, každý první a třetí čtvrtěk v měsíci mají schůzi Na Zvonařce nad Nuselskými schody zdál se mě to dobrý spolek skutečných kamarádů, to jsem již poznal na

silnicích zdaleka se zdravíme rozsvícením světel a mávání rukou. Zůstanete-li někde stát a hrabete-li se v motoru neb jinde první Aerovkář který jede kolem nezastaví jde se vás ptát jest-li nepotřebujete nějakou pomoc a dyby jich jelo třeba deset všechny přibrzdějí a jsou ochotni vám bezplatně pomoc.-Hned při první schůzi jsem si řekl je tady takové dvě třetiny negramotů které si neumějí skorem nic sami udělat a přece pořád jezdějí a chodí jim to 10-až-32let.-Krucí nedělám ze sebe chytráka neb do smrti je člověk pitomej a stále se musí učit hlavně od chyb které udělá žádný na světě nesežral Šalamounový hovno, to by v tom hrom abych tu Aerovku nedal dohromady, vzal jsem si do hlavy jedno heslo: Říkáš-li že to nejde říkáš že to neumíš, všechno na světě jde ale chtít se musí !!!-Nic na světě není úplně dokonalé, ale vše se dá zdokonalit.

Sedělo nás u stolu šest, jeden vytáhl z aktovky matku z hlavy motoru že jí má vožvejkanou klíčem nejde utáhnout, jeden mu radil aby to nechal autogenem navařit a potom obrousit na míru, druhý to by bylo lepší navařit elektrikou a pak ofrézovat přesně hrany, já se jen usmíval a on to zpozoroval a ptal se mě co bych s tím já dělal.-Já bych s ní praštil o zem koupil bych si novou ta by stála nejvýš padesát haléřů a tahle oprava té staré která už je stejně namožená by stála nejméně 5-10 Kčs. tak nevím co by bylo lepší stačí říct 10 M. a je po starosti.-Vedle mě pan Drvota sakra ty tomu rozumíš já bych potřeboval vyměnit zadní péro mám nové a sám to neumím udělat, na tom nic není jsou to čtyři šrouby to není žádná věda, ale když já si na to netroufám, udělal by si mě to, podrábám se za uchem, na svoji Aerovku jsem ještě nešáh a druhému mám jít na montáž.-No nedá se nic dělat slíbil jsem mu to /hlavně ze zvědavosti jsem šel na školení jak se to rozebírá a co je tam za těsnění/. Byl se mnou nadšený jak to krásně lehce bez dřiny šlo, má skutečně Aerovku 662 ve vzorném pořádku vše chromované čisté, tak by měli být všechny udržované za tu se nemusí stydět Honí jí už 17 let a je s ní spokojen jezdí s ní rozumě a šetří si jí. To není takový raubíř jako já, dám jí to do těla co se do ní vejde a co snese, alespoň se ty špatný vlastnosti projevují a to se musí opravit, pokud to rumpluje a klepe tak je to pořád dobrý ale jak to přestane tak je zle musí se hledat diagnosa a laborovat, proč se to stalo jak to nejlépe odstranit, než člověk všechny ty blechy vychytá a na ty mouchy přijde tak nemůže být řádným Aerovkářem, aby všude mohl bezpečně dojezt, musí rychle myslet a pomalu závadu odstranit, aby neudělal větší blbost.

- Pokračování příště -

Připravil Karel Jičínský

## Z poválečné historie AERO

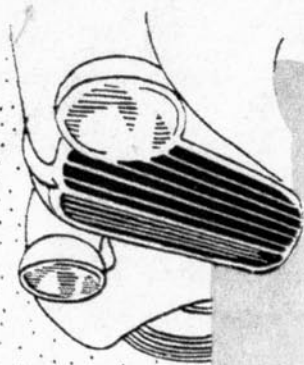
Na stránkách 4-10 čísla 3/2009 našeho zpravodaje jste si mohli přečíst článek "Ze vzpomínek leteckého modeláře a aerováka pana Miloslava Šotta". V nedávné době pan Šott poskytl klubovému archiváři ke zkopírování vzácnou brožuru s názvem "40 let Středočeských strojíren n.p. závod Vysočany" z roku 1959. Pod názvem tohoto národního podniku se ovšem skrývala bývalá firma "AERO, továrna letadel Dr. Kabeš", respektive její pozůstatky.

Redakce Aerovkáře se rozhodla brožuru postupně zveřejňovat tak, abyste si případně mohli příslušný list vyříznout a nakonec všechny uložit do desek. Doba a složení kolektivu autorů samozřejmě poznamenaly pojetí obsahu brožury, která však i tak doplňuje naše znalosti zejména o poválečném období.

Připravil Karel Jičínský

40 LET

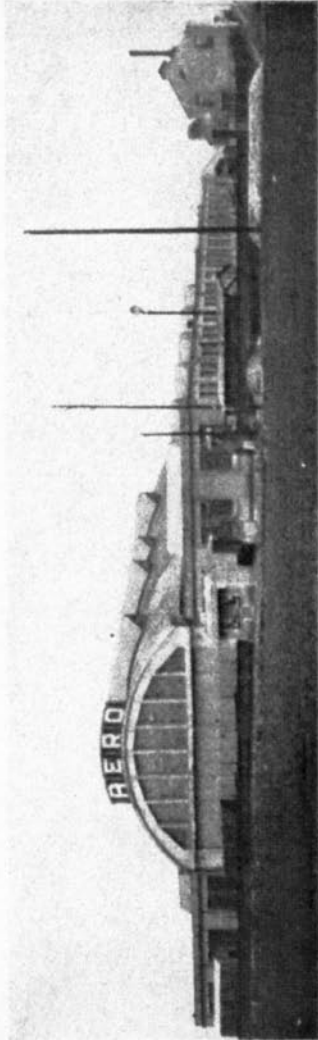
POCTIVÉ PRÁCE



40 LET

STŘEDOČESKÝCH STROJÍREN N. P.

ZÁVOD VYSOČANY



NOVOSTAVBA TOVÁRNÝ AERO VE VYSOČANECH

## Úvod

**S**eznámujeme drubou a třetí směnu s tím, co vytvořila a vypracovala první směna. Lidé přicházejí a odcházejí, ale hodnoty vytvořené lidským mozkiem a rukama lidí zůstávají jako monumentální pomníky lidské tvořivosti a ukazují dalším generacím cestu vpřed za dalším pokrokem ku stavbě stále větší, mobutnější, která dopomůže lidstvu ovládnouti vesmír.

Růst závodu Aero z malé dílny na závod dnešních rozměrů, důsevní přerod zaměstnanců, to vše je součást velké doby v které žijeme a která není ještě zdaleka překročena. Cesta k socialismu je dnes již jasná, ovšem její vybojování stálo mnoho krve a žalu. Dnes je nemyslitelný technický pokrok bez socialismu a socialismus bez technického pokroku. Tyto dva činitele zajistí jednou celému lidstvu spokojený život bez válek a bíd. Jak brzy to bude, záleží na všech lidech, aby ruku v ruce utvořili nerozbornou bráz proti reakci, která těžila vždy z lidské nestvornosti a závisti.

Jen společná práce a společné úsilí zajistí mir celému světu. A do tobo mobutného toku se jako jeden z tisíců pramenků vlévají hodnoty tvořené pilnými rukama zaměstnanců Středočeských strojren z Vysočan, o jejichž pracovním úsilí nám tato knižetka vypráví.

## Z historie 40 let

**P**o první světové válce, po rozpadu Rakouska, otevřela se českému kapitálu cesta k moci. Čeští kapitalisté se ujali posic vyklizených německým a rakouským kapitalem. V této době vznikla také myšlenka založit v Cechách první leteckou továrnu. Původcem této myšlenky byl tehdejší vyslanec ve Vidni Tusar. Již v r. 1919 byla publikována zpráva a založení podniku Aero, továrny letadel, společnosť s ručením omezeným, se sídlem v Praze-Bubenci č. 63, se základním kapitálem 300 000 Kč. Zakladateli podniku byli Dr. Kabeš, V. Kouřil a Ing. Merta.

Závod byl původně umístěn v zadním traktu čistící stanice v Bubenci, později byla přikoupena opravná letadel Al-Ma v Holešovicích, kam se zvětšený závod Aero stěhoval ve dvacátém roce. I s převzatými dělníky Al-My měl asi 80 zaměstnanců. Jeho hlavním úkolem byly opravy letadel. Letouny typu SPAD, SALMSON a VOISIN nám tehdy dodávala Francie. V této době začíná Ing. Vlasák konstruovat letadlo vlastního typu s názvem Ae 01 (s motorem Mercedes o síle 100 k). Letadlo se příliš nelíšilo od tehdy běžných typů. Vyhovovalo však podmínkám MNO a závod dostal objednávku na 35 kusů. Tento typ se stal našim prvním školním letadlem. Tato objednávka zabezpečila nový letecký podnik finančně a umožnila jeho další rozvoj. Je nutné se podívat, za jakých podmínek se tehdy v závodě pracovalo. Strojové vybavení bylo velmi primitivní. Nářadí nebylo téměř žádné.



Ing. Ant. Vlasák,  
první konstruktér  
továrny AERO



Ing. Ant. Husník,  
šéfkonstruktér  
továrny AERO



## PÁRA V DOPRAVĚ

RICHARD TREVITHICK.  
*Anglie 1801.*

Muž, který sestrojil první praktický parní vůz použitelný na silnicích a také na kolejích, se narodil jako první syn strojníka na dolech 13. dubna 1771 ve farnosti Illogan v Cronwallu a jediného školního vzdělání nabyt v blízkém Camborne. Jako školák kromě počtů nikterak nevynikal. R. 1792 je zaměstnán při



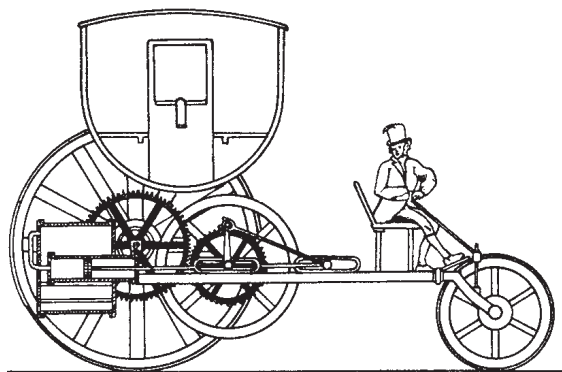
parních strojích v dolech v Tin Croft. V 21 letech pouhý obsluhovač Wattova parního stroje, vstupuje ve svých 24 letech v otevřenou soutěž s Watem, předbojníkem nízkotlaké páry, a konstruuje s Bullem přímo účinkující parní pumpu, kterou chce obejít Wattovy patenty. Byla mechanicky úplným úspěchem, ale vynálezci prohráli procesy, které proti nim vedli Boulton & Watt.

Po smrti otcově byl r. 1799 ustanoven na jeho místo vedoucího strojníka dolů v Cornish, blíže Redruthu, kde působil W. Murdock. Snad z jeho, snad z vlastního popudu pojal myšlenku parního vozu a sestrojil r. 1796 nebo 1797 první model parního vozu a záhy i druhý, který jezdil ve světlici a je uchován v Kensingtonském museu. Uspokojen výsledky, rozhodl se postavit skutečný parní vůz. Ten byl sestrojen v Cambornu a o vánocích 1801 vykonal - voze několik osob - úspěšné zkoušky. Tak vyjel prudký kopec Beacon Hill rychlostí 5 mil a na rovině dosahoval 8 - 9 mil. 28. prosince pak vykonal jízdu 3 míle dlouhou.

Spolčiv se se svým bratrancem Andrew Vivianem, dosáhl r. 1802 patentu na používání expansní síly páry přímo bez pomoci kondensátoru a sice pro "pohánění vozů a jiné účely". Tyto kotle byly užívány dlouhá leta, označovány všeobecně jako Trevithickovy a vyznamenávaly se hospodárností. U svého tříkolového vozu převáděl účinn parního stroje na zadní kola ozubenými koly a to tak, že mohl měnit převod podle půdy, čili Trevithick uskutečnil první měnu rychlosti. Také vedl výfuk páry do komína, čímž podporoval hoření. Roku 1803 postavil s Vivianem nový stroj, který jezdil v londýnských ulicích šest nebo osm měsíců s úspěchy vesměs ověřenými a na tu dobu znamenitými.

Parní kočár Trevithickův nebudil jen pozornost londýnského obecnstva, nýbrž i Trevithickových přátel z Cornwallu, Daviese Gilberta, presidenta Královské společnosti a Humphreya Davyho, vynálezce bezpečnostního kahanu. Davy píše v té době jednomu ze svých přátel: "Doufám, že brzy uslyším, že anglické silnice jsou působištěm vozů kapitána Trevithicka."





*Trevithickův a Vivianův vůz z r. 1802.*

která byla znamenitým úspěchem. Měla jednoduchý, kompaktní mechanism, pracovala s vysokým tlakem, vystačila se zásobou vody a uhlí na delší jízdy a dopravovala i velké náklady rychlostí 5 anglických mil.

Ale Trevithickovy parovozy měly stále týž osud. Tam špatné silnice, zde nedostatečné kolejnice, neboť tehdejší slabé a lité kolejnice nemohly unést těžkých strojů. Trevithick se stal sice *otcem železnice*, avšak jeho nepokojná povaha mu nedala vytrvati u věci, které úspěch zajistil teprve Stephenson.

Vrátil se zase k všeobecnému strojnictví. Ale ač jeho obchod v Cornwallu měl úspěch, nevydržel Trevithick ani zde a odebral se do Londýna, kde r. 1808 získal dva patenty na mechanické nakládání a vykládání lodí a r. 1809 na mechanicky hnanou loď.

R. 1808 zřídil v Londýně v uzavřené ohradě parní tramvaj na kolejích v kruhu položených. Vstupné 1 šilingu opravňovalo také k jízdě. I tam slabé kolejnice byly příčinou nejedné poruchy, což spolu s malým zájmem obecnstva ho přimělo podniku zanechat.



*Trevithickův vůz z r. 1802.*

voda dílo tak, že společnost, jsouc na konci svých prostředků, od něho upustila. Po těchto nezdarech se Trevithick zase vrátil do Camborne, aby pracoval na zdokonalení svého parního stroje.

Tehdy byla situace stříbrných dolů v Peru asi taková, jako anglických dolů před vynálezem parního stroje. Do dolů vnikala voda, kterou obyčejnými pomůckami nebylo možno čerpati. Obyčejné těžké parní stroje však tam nebylo možno dopravit, protože nebylo silnic. Jeden z majitelů dolů viděl v Londýně Trevithickův vysokotlaký parní stroj a dopravil jej do Peru, kde se výborně osvědčil. Bylo koupeno devět

Avšak stálé pokusy a pobyt v Londýně vyčerpaly skromné tobolky vynálezců tak, že museli vůz prodat za každou cenu. Parní stroj byl používán ve válcovně železa až do r. 1811, načež byl zase přizpůsoben k dopravě osob, které sloužil až do r. 1813.

Trevithick ze svých zkušeností čerpal poznání, že na obyčejných silnicích nemůže čekat úspěchu od parního stroje a že je musí hledat *na kolejích*, které byly používány té doby na koňských "železnicích", zejména v dolech. R. 1804 postavil první železniční lokomotivu,

Jeho pružný, ale i těkavý duch byl za pobytu v Londýně upoután úkolem, který byl nad síly tehdejší techniky i nad Trevithickovu geniálnost, které se nad to nedostávalo v tomto oboru vědomostí a zkušeností. Ralph Dood projektoval už r. 1798 tunel pod Temží a Vazin na něm zahájil práci r. 1802. Když podnik byl stihán nehodami a vázl, pozvala společnost Trevithicka k účasti. Ač zavedl některá podstatná zlepšení v práci, zničila provalivší se

dalších, a r. 1816 se vydal sám Trevithick do Peru, kde mu bylo slibováno ohromné bohatství. Byl uvítán s knížecími poctami. Ale tu vypukla válka proti španělskému panství. Španělské vojsko obsadilo doly a zničilo stroje. Trevithick musel prchnout a po mnohých nesnázích se dostal do Cartageny, kde našel krajana - Roberta Stephenson, syna muže, jemuž svět děkuje za železnici. Jako jeho host se vrací do vlasti, ale loď se ztroskotá a Trevithick v říjnu 1827 přistane v Anglii jako žebrák, zlomený mnohými nezdary. Marně se namáhá získati od vlády podporu k provádění myšlenek, které stále ještě plní jeho hlavu. Strastiplný život "otce lokomotivy" se končí 22. dubna 1833.

Zanechal 60 liber dluhu a o jeho pohřeb se postarali dělníci, kteří kdysi pracovali na jeho strojích. Vykonal i sbírku na zaplacení stráže u mrtvoly, aby ji nezneuctili okradači mrtvol ... Richarda Trevithicka bylo rychle zapomenuto. Teprve, když jeho syn Francis r. 1872 uveřejnil "Life of Richard Trevithick", začalo bádání, které aspoň dodatečně zaslouženou slávou ozářilo jméno jednoho z největších anglických vynálezců.

- pokračování příště -

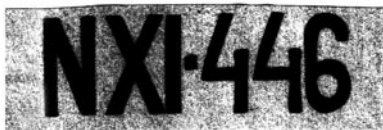
## Z historie registrační značky

I registrační značka, chcete-li "Státní poznávací značka", má svou historii.

Automobily začaly v zemích českých jezdit již za Rakouska-Uherska. Brzy bylo nutné automobily na silnici identifikovat, a tak byly vybaveny jednotným systémem označení.



Od r. 1905 resp. 1906 do r. 1918.  
První písmeno doplně- O - Čechy N - Praha  
no římskou číslicí: P - Morava R - Slezsko



Od r. 1918 do r. 1932.  
Systém nezměněn, pouze mezi hlavní označení a pořadové číslo byla vložena pomlka.



Od r. 1932 do r. 1939.  
První písmeno: Č - Země česká  
M - Země moravskoslezská  
P - Velká Praha  
Bílá písmena na černém pozadí byla zavedena podle francouzském vzoru.



Od r. 1939 do r. 1945.  
První písmeno: P - protektorát  
Druho písmeno: A - Praha, není zcela jasné zda A nebylo pro celé Čechy.  
M - Morava



Od r. 1945 do r. 1953.  
Písmena za pomlkou udávají okres.

RC-53-79

Od r. 1953 do r. 1964.

První písmeno znamenalo typ auta: O - osobní  
Později se používala jako první ještě písmena  
P a R.

ABS 64-92

Od r. 1960 do roku 2002.

Písmna udávají okres. Po zavedení známek STK  
byla první pomlka zrušena.

CZ 4A3 1387

Od r. 2001 udává písmeno v RZ pouze kraj.

A takhle vypadal Vůdčí list s Vysvědčením o zkoušce.  
Tento je z r. 1926. Povšimněte si, že je vydán ještě na základě  
rakousko - uherského nařízení. - JK -

Čís. 113  
ex 1926.  
čís. 2336  
ex 1926.

**Vysvědčení o zkoušce.**

Čís. 37-1291

Pan *Louise Beněš* bytem v *Kob. Vinohradech*  
narozený v *Kob. Vinohradech* v *Čechách* dne *4. srpna 1902*  
podrobil se — ve smyslu § 23. min. nařízení ze dne 28. dubna 1910, ř. z. čís. 81 — předepsané  
zkoušce jako samostatný řidič vozidel dne *12. února 1926* v *provinci 1926*  
Na základě příznivého výsledku této zkoušky jakož i jizdy na zkoušku vykonané na  
k. s. *nákladním voze "Fiat"* prohláše se za způsobilého  
samostatnému řízení *nákladních "Škvolet"* **automob. vozů s výbušným motorem.**  
v *obcích*  
v *provinci*, dne *12. února 1926*  
v *provinci* dne *7. prosince 1926*  
*Ing. Frant. Čech*  
zkoušební komisař.




Čís. *1231*

**Vůdčí list**

V rejstříku československých řidičů  
motorových vozidel  
zapsán pod č. *1231/2*  
Police **Vůdčí list**  
dne *5. V. 1926*  
*Dr. Ant. W.*  
Pan *Louise Beněš*  
prokázal dle hořejšího vysvědčení o zkoušce řidičské odbornou znalost k řízení vozů; uděluje  
se mu tudíž ve smyslu § 22. min. nařízení ze dne 28. dubna 1910, ř. z. čís. 81, úřední povolení  
k samostatnému řízení *nákladních* **automobilních vozů s výbušným  
motorem.**

Dopravní úřad policejního ředitelství  
v Praze, dne *11. května 1926*  
Prohlašuji  
v zastoupení








## 4. Brandýský okruh 2010

Tak jsme se letos již počtvrté sjeli v romantickém prostředí penzionu Koliba v Hrádku u Ústí nad Orlicí, abychom se zúčastnili dalšího ročníku Brandýského okruhu. Počasí letošního jara neslibovalo dlouhou dobu nic pěkného, ale jak je již zvykem na aerovkářských akcích, od pátku bylo nebe jako vymetené a slunce nás provázelo po celý víkend. V sobotu ráno jsme odstartovali na první část setkání, která nás zavedla přes Ústí nad Orlicí a Letohrad až na Nový zámek u Lanškrouna. Tato část byla zpestřena několika vydatnými kopci, kde i Karel Šebesta řadil za jedna a autokrosovou vložkou jen pro silné jedince při závěrečném výjezdu na zámek. Pokud jméno zámku



některým čtenářům nic neříká, možná si vzpomenou na záhadu poslední zimy, kterou nám servírovaly všechny televizní kanály. Jednalo se o vytátý kruh ve sněhu. Tuto záhadu se sjížděli sledovat senzibilové, všudybylové a jiní ...bilové (zvláště v TV štábech), aby po výkopových pracích bylo zjištěno, že kdysi kdosi zapomněl plechový kbelík u spojky elektrického kabelu a po letech začal kabel probíjet a kbelík působil jako ohřívač. Toto by jistě ocenil i náš šéfredaktor Pepa Kňourek, erudovaný elektrikář, který se ale nezúčastnil. Po prohlídce a osvěžení ve zdejší nálevně jsme vyrazili do Brandýsa nad Orlicí, kde nás na náměstí již očekávali místní obyvatelé v čele s panem starostou. Po vřelém přivítání a dobrém obědě jsme byli obdarováni místními lázeňskými oplatkami a vzápětí odstartováni do dvou kol Brandýského okruhu. Po odjetí původní tratě okruhu jsme se seřadili k závěrečnému focení a poté jsme zamávali divákům a vyrazili do poslední etapy, která končila opět v Kolibě. Po náročném a horkém dnu jsme se osvěžili orosenou dvanáctkou (desítku jsme vypili v pátek) a pak již jen očekávali slavnostní večeri a rozdělení cen. Tento ročník již překonal počet původně pořádaných závodů ve třicátých letech a jen doufáme, že se pořadatelé ze Spolku přátel automobilů Aero (Štěpán Zapadlo a Michal Novák) nespokojí jen s touto metou, ale připraví pro nás i ročníky další.

Šlesingerovi z Černošic

## Černošice - Aerojízda 2010

Nečekaně krásné počasí přilákalo v polovině září do Černošic na 35 aerovkářů, tedy přesněji - nás aerovek. Oběma se tato společenská akce na závěr sezóny líbí - nemusíme závodit, plnit žádné úkoly, můžeme si zastavit, kde se nám zlíbí, nebo ani nemusíme trasu projet - prostě pohoda. Líba a Jindra Šlesingerovi neustoupili z tohoto stylu ani letos. Naopak, letošní jízda byla ještě liberálnější. Itinerář byl dokonalý jako vždy (nedalo se podle něj zabloudit), ale novinkou bylo, že neobsahoval žádnou zastávku, takže každá z nás si mohla zastavit, kde chtěla a vychutnat krásy okolí Berounky dle svého gusta. Jelikož návrat byl počítán v rozmezí nejméně 4 hodin, bylo možno s pomocí mapy navštívit i místa dle vlastního výběru. To však ani nebylo nutné. Přestože při letmém pohledu na itinerář se mohlo zdát, že je trasa podobná některé z minulosti, zavedl mě itinerář na místa v berounském kaňonu, o kterých jsem neměla ani tušení, a kde silnice končí (a to jsem 73 let v garáži 40 km vzdušnou čarou odtud).



Letos se představily dvě právě zrenovované krasavice - zelená šestsetdvašedesátka (na snímku) a červená Třicítka. Jak už to tak bývá, první vyjetí z dílny ukáže teprve vady na našem "mejkapu". Tahle načínčaná Třicítka mě celou cestu sledovala a jejím drobným nedostatkem bylo, že nebrzdila. Byla to vina její, ne šoféra, ona se má parádnice v garáži postarat o brzdy. Já s brzdama taky páníčka neotravuju. Abych to zkrátila - odnesl to můj pravý zadní blatník. Ona - fiflena - docílila toho, že si jen umazala pneumatiku o můj lak. Nikdo nezahynul, vrtulník, záchranka ba ani policajti nepřijeli ..., šrámy na duších se zacelily samy už v cíli, ale za trest, její fotku vám ukážu až příště.

Odpoledne naše páníčky Jindra zase překvapil. Sehnal úplně "nové staré" filmy, a tak místní kino zažilo premiéru ze soutěží dvacátých a třicátých let. To však nebylo vše. Láďa Mayer z Rokycan promítl film z výroby třicítkových motorů - lití bloků a kování dílů kliky. O jeho neskutečné iniciativě při zařizování jejich současné výroby nám snad napíše sám. O těch filmech vím z vyprávění našich páníčků. Já jsem se s holkama do kina nevešla.

Nashledanou příště v Černošicích.

- Třicítka svého páníčka JK -

## 29. setkání Aerovkářů 2010 v Sursee, Švýcarsko

V závěru týdne 3. - 6. září se 56 Aerovek se svými majiteli setkala na 29. ročníku setkání Aero Interessentengemeinschaft International. Zastoupeno bylo šest národností. Největší ekipa patřila Německu s 33 vozy. Z mateřské země Aerovek, Česka, bylo 9 vozidel, ze Švýcarska 8, z Nizozemska 3, z Polska 2 a ze Slovenska 1. Řidič posledně jmenovaného, Jan Viliam Miklík, dostal pohár za nejvzdálenější příjezd.

Zastoupeny byly všechny typy z let 1929 – 1947, od malého Aera 10 až po výkonný Aero 50. Jediným poválečným zástupcem byl Aero Minor. Pořadatel setkání, Gottfried Stähli, získal pomocníky z řad členů „Micro-Car-Freunde Sursee“ a tak se před kolonou aerovek objevila jako předjezdec i BMW-Isetta nebo kabinový skútr Messerschmitt.

V sobotu byl na programu obvyklý výjezd o délce cca 100 km po krásných úsecích alpského předhůří kolem Sursee, Sempašského jezera a v okolí Luzernu. K obědu se podával švýcarský národní pokrm, sýrový raclet. Ten si musel každý účastník připravit sám na vlastní pánvičce na „Swiss-Pocket-Party-Grillu“, s čímž zažili všichni spoustu legrace.

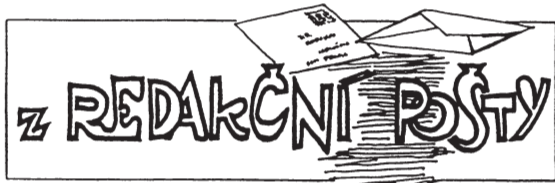
Do jízdy byly zařazeny všelijaké zvláštní úkoly, spojené s vozidlem. Byly přitom vyžadovány podrobné znalosti řidiče i spolujezdce o jeho vozu a přezkoušeny v praktickém testu. Například: kolik váží Aerovka na levém předním kole nebo ujet 10 m poslepu nebo stanovit výšku a šířku vrat do garáže pro danou Aerovku. Za neúspěšné odpovědi a výkony se přidělovaly četné minusové body.

První cenu obdrželi na slavnostním večeru Pleun a Jolanda Kruidenierovi z Holandska. Druhou a třetí cenu získali německé posádky Brandt a Düring. Smolařskou cenu dostala posádka Pfahls/Reuter za nezaviněnou nehodu, ve které hrála mimo jiné pozitivní úlohu síla plechu Aerovky.

Druhý den byla na programu zcela zvláštní lahůdka. Aero-IG byla se všemi 56 vozy pozvána do Domu dopravy v Luzernu a Aerovky se na půl dne staly součástí velké a nové výstavy vozidel. Nádherné počasí a řada odborných dotazů ze strany návštěvníků výstavy byly vítaným odškodněním za dlouhé kolony při zpáteční cestě z Luzernu do Sursee, způsobené nedělním návratem výletníků.

Další informace a fantastické fotky z celého podniku naleznete na webové stránce Aero-IG ([www.aero-ig.de](http://www.aero-ig.de)). V příštím roce se bude 30. Evropské setkání Aero-IG konat zase začátkem září – skoro uprostřed Evropy – v lázních Wildungen. Je to tak pro všechny evropské aerovkáře skoro stejně daleko a proto asi většina přijede po vlastní ose.

Uwe Birnbaum, tiskový referent Aero-IG



### Aero Ponny, lidový vůz opomíjený *Príspevek k poválečné historii.*

Bedlivě sleduji zprávy a odborné názory na náš lidový vůz, jaký by měl vyhovovat naší nejširší veřejnosti. Píše se, že Ústřední technický výbor pracuje na konstrukci nového lidového automobilu. Myslím, že to je v nynější době zbytečné, protože skutečně lidový vůz již existuje, je to vůz Aero Ponny. O tradici a spolehlivosti vozu Aero se nemusím mnoho rozepisovat. Tento vůz již dokázal, že patří na první místo v naší výrobě. Vůz startoval v rychlostním závodě o Velkou cenu Prahy s jezdcem Hanušem, kde jela Jawa Minor a třída do 1500 ccm a myslím, že to byl hodně a hodně zlepšený vůz Jawa, ne tedy sériový Minor. Co se stalo: dědeček Ponny, mající v tu dobu ujetu přes 100 000 km, potřel tohoto speciála i třídu 1500 ccm. Úhrnem, jak jsem si udělal dojem o vozu Ponny, nemůžeme a nebudeme mít v dohledné době lépe propracovaný vůz, než je tento.

Po technické stránce vypadá Aero Ponny asi takto: Motor 2válec, dvoutakt, vodou chlazený, obsah 750 ccm, 25 HP, 8 litrů spotřeba na 100 km, 3200 ot. v min., čtyřrychlostní skříň, diferenciál, brzdy na 4 kola olejové, vpředu olejové tlumiče, vzadu třecí, stabilisátory na 4 kola seřizovací, rozchod předních kol 1200 mm, rozvor 2300 mm, spirálovými pery, každé kolo samostatně odpérované, ampérmetr, benzinový měřič, teploměr vody, 6 V baterie, nádrž na 35 l benzínu, 2 stěrače skla, 2 a sedadlo neb 4 sedadla, 600 kg váha, 115 km rychlost, cena v sérii 40 000 Kčs.

A takto vypadající vůz Aero Ponny odpočívá odstrčen od všech a čeká na nastávající sezonu (závodní), v které se chce vybojovat na první místa své třídy (bude-li mu ovšem povolen start podnikovým ředitelstvím). Proto bych navrhoval, aby skuteční odborníci prohlédli vůz a posoudili přednosti tohoto vozu a já věřím, když by se rozhodlo spravedlivě, dostal by Ponny velmi dobrou kritiku a naše veřejnost velice dobrý a laciný automobil. V cizině by jistě vzbudil velkou pozornost, již se o něj zajímali Holanďané a Irové. Proto, máme-li podchytit zahraniční obchod v lidovém voze a udělat dobré jméno československému automobilismu, je veliká škoda nechat vůz takových kvalit nepovšimnut. Toto vše píši, protože znám velmi dobře

konstrukci našich i amerických vozů, na kterých jsem se vyučil, a mám mistrovské zkoušky v oboru autosprávkařském. Nyní pracuji v továrně Aero, nynější Letecké závody, národní podnik, jako kontrolor. Proto jako automobilista se ptám, proč tomuto vozu se stále stavějí tak těžké překážky k uplatnění.

Mé jediné přání je, co nejdříve vyrábět tyto dokonalé i cenou přístupné vozy a já věřím, že to je přání tisíce našich již tak poškozených automobilistů.

Jaroslav Běhavý, Praha XI, Orebitská č. 2  
*Ze Světa motorů 6/1947 písmenko po písmenku přepsal Štěpán Zapadlo.*

---

### Není renovace jako „renovace“ aneb, což takhle dát si rám?

Dovoluji si vyjádřit několik připomínek k článku p. Churého (č. 2/2010) ohledně pravosti a „nepravosti“ toho kterého dílu, který byl použit coby náhrada dílu původního. Autor článku uvádí: ... „Na fotce č. 1 je veterán z roku 1934, jeho stav je celkem zřejmý – auto stálo cca 25 – 30 let ve stodole ... Karoserie celkem ujde, něco je třeba opravit, či vyvařit, rám je dobrý ...“.

Dostáváme se tedy k nosné části Aerovky, a to k rámu. Tvrdit, že po 30 letém stání ve stodole je rám dobrý, je mírně řečeno, nadnesené. Jak známo, v době výroby Aerovek továrna neprováděla žádnou vnitřní konzervaci jednotlivých dílů, takže maršál Čas za tu dobu odvedl kus „práce“ a podepsal se i zde – výsledkem je vnitřní hloubková koroze, což snadno zjistíme např. odříznutím koncové destičky rámu (je v ní závit pro přišroubování konzoly chladiče) a baterkou posvítíme dovnitř podélníku rámu. To, co uvidíme, má k dobrému stavu opravdu, ale opravdu daleko. Připočteme-li k tomuto stavu hloubkovou korozi na povrchu podélníku (většinou je ukryta pod vrstvou barvy a kytu a objeví se až po dokonalém mechanickém očištění), začneme uvažovat, „co s tím“. Možnosti jsou v podstatě dvě, poplatné myšlence používání, či nepoužívání veterána v běžném provozu. Pokud hodlá majitel veterána prezentovat vůz coby v nálezovém stavu jako exponát v muzeu, pak samozřejmě postačí tento stav vzít na vědomí a ponechat věci volný průběh. Jestliže ovšem majitel uvažuje provoz jako takový (v dnešní době zredukovaný na převoz veterána na přívěsu a následné předvedení veřejnosti jako provozuschopný exemplář), nastává varianta druhá, poněkud složitější. Tedy rám opravit, nebo vyměnit za nový? Oprava rámu jakýmkoliv vyvařováním (i přes možnosti dnešní dokonalé svářecí technologie) je vzhledem k celkovému stavu nosníků nemožná. Rady typu „vyříznout kus podélníku a céóčkem zavařit nový pás materiálu“ si každý přebere sám. Zbývá tedy jediná možnost – podélníky vyměnit za nové.

Pokud akceptujeme toto řešení pro klid svědomí, že se rám při provozu „nerozlomí“, pak budeme řešit onu otázku – mám vozidlo původní, tedy originál, nebo mám již pouhou repliku?

Ostatně již v minulosti byla legální možnost vyměnit rám – byl uváděn v katalogích jako „rám úplný, č. xxxxx“, navíc dle mého názoru nelze srovnávat umělecká díla, jako např. obrazy (ve smyslu „padělků“) s veteránem, který při provozu (na rozdíl od obrazu) podléhá Silničnímu zákonu a kritériím pro provoz vozidla na veřejných komunikacích.

Proto si myslím, že není na místě pranýřovat výrobce replik, ať už částí rámu nebo rámu kompletních, či jiných dílů. Vždy záleží na subjektivním názoru toho kterého majitele, zda si předmětný díl koupí nebo ne – viz předchozí úvahy výše uvedené.

Petr Klusák

---

Vážená redakce časopisu Aerovkář,

dovoluji si vyjádřit svůj názor k poznámce „Z domova“ v č. 3/2010, avizující novou publikaci „AERO“ autorů A. a O. Pavlůsků a v závěru srovnávající toto dílo s knihou Ing. Karla Jičínského „Automobily Aero a jejich doba“. Podle mého názoru (což ostatně potvrzují i názvy předmětných publikací) srovnáváme nesrovnatelné. Zatímco kniha „AERO“ je opravdu encyklopedicky pojatým dílem pro nejširší okruh čtenářů (mimořadně některé zde uvedené nepřesnosti unikly i odbornému korektorovi, který je v knize uveden) a uvádí chronologický výčet typů Aerovek s jejich technickým popisem, který je z převážné části aerovkářů notoricky znám, dílo Karla Jičínského je zcela jinak pojato – kromě chronologické „osnovy“ zasazuje dobu vzniku a vývoje Aerovek do doby, kterou většina dnešních čtenářů zná vlastně jen z vyprávění současníků, kterých je dnes už velice málo, a hlavně, uvádí osobní příběhy a osudy lidí, kteří se na vzniku a realizaci Aerovek podíleli. Je naprosto zřejmé, že tato kniha je určena mnohem užšímu okruhu čtenářů, kteří se o historii této slavné značky zajímají a mají snahu přiblížit se době Dr. Kabeše alespoň na stránkách odborné publikace, když už realita patří minulosti.

Petr Klusák

P.S.

Přikládám pro ilustraci „Přehled produkce“ ze zmíněné publikace (v porovnání s čísly, uváděnými dle sdělení p. Janečka, značně rozdílný). V žádném případě nehodlám polemizovat o „pravosti“ těchto údajů, neboť „errare humanum est“ a každý má rozdílné cesty a prameny pro získání informací. V každém případě je ale zajímavé tyto počty porovnat.

A ještě poznámka jiného druhu na konec – v publikaci „AERO“ (ale i v jiných odborných dílech s automobilovou tematikou) jsou všechny SPZ zde prezentovaných vozů pečlivě „znečitelněny“. Pokud pročítám zahraniční publikace

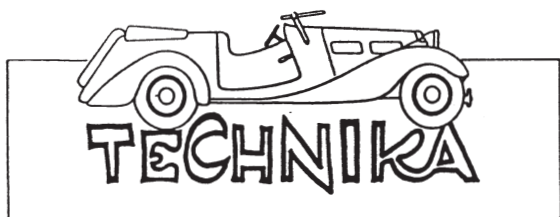
(hlavně časopisy, např. německý „Oldtimer Praxis“), zde uváděné zrenovované vozy se chlubí svou SPZ a je navíc uvedena adresa a kontakt na majitele. To také leccos vypovídá o stavu naší společnosti, nejenom veteránské ...

<b>Aero 500</b>	1928	1929	1930	1931	celkem	<b>Aero 662</b>	1931	1932	1933	1934	celkem				
	1+3	10	105	1240	1359		500	962	873	240	2575				
<b>Aero 750</b>	1933	x) Pozn: některé prameny uvádějí 100 ks				<b>Aero 1000</b>	1933	1934	1935	celkem					
	50 x)					20	50	7	77						
<b>Aero 30</b>	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	celkem
	613	1293	1491	1471	698	517	677	334	345	258	158	145	320	80	8400
<b>Aero 50</b>	1936	1937	1938	1939	1940	1941	celkem	Celkem bylo vyrobeno 13668 vozů AERO (vč., 3 ks Aero Pony a 4 ks Aero Rekord)							
	200	200	202	231	161	206	1200								

*Pozn. Redakčně přepsáno z Aerovkáře 1/1988.*

typ	výroba od - do	vyrobena	pozn.
<b>ENKA</b>	1928	cca 25	-
<b>Aero 500 - 10 HP</b>	1929 - 1932	1359	-
<b>Aero 662 - 18 HP</b>	1929 - 1932	2615	-
<b>Aero 1000 - 20 HP</b>	1929 - 1932	236	Celkem vyrobeno 4216 ks A 500 až A 1000
<b>Aero 30</b>	1934 - 1947	7966	
<b>Aero 50</b>	1936 - 1940	1205	-
<b>Aero Pony</b>	1940	2	prototyp
<b>Aero Rekord</b>	1940	2	prototyp

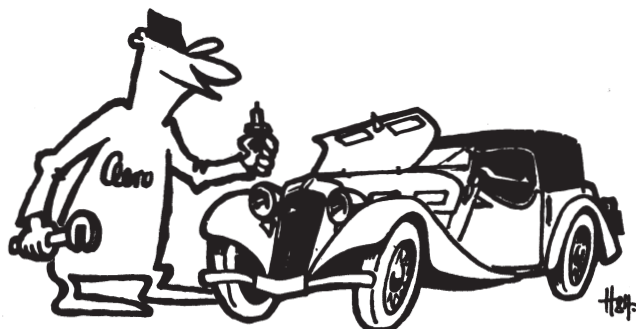
*Pozn. : Údaje redakčně přepsány z tabulky v publikaci „AERO“. Tabulka v knize obsahuje i vozy A 150, Aero Minor, Aero Minor Sport a Aero Minor III, které nesly značku Aero pouze obchodně. Ve skutečnosti s firmou Aero neměly nic společného.*



### Závady u zapalování AERO 30

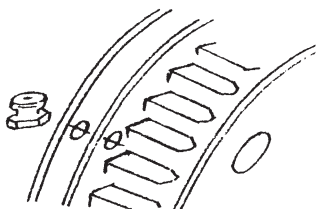
V Aerovkáři č. 4/1987 a č. 1/2002 jsem psal o seřizování předstihu A 30. Oba články jsou téměř totožné a vycházejí z předpokladu, že všechny mechanické i elektrické součásti jsou v perfektním stavu. Ze zkušenosti a z letních dálkových cest po Evropě však vím, s jakými problémy se v této oblasti i zkušení třicítkáři potýkají.

Stručně si připomeňme postup seřízení. Obr. 1 a obr. 2 (oba byly již přetištěny s výše uvedenými články) nám znázorňují tovární označení horní úvrati pístů (obr. 1) a optimální polohu pístů pro okamžik zapálení směsi před horní úvratí (obr. 2). Přeskrtnutá nula je vyražena u zubů setrvačnicku pro každý píst, to zn. po 180° obvodu. Osm zubů před každou nulou (myšleno ve směru točení motoru) je zásek,

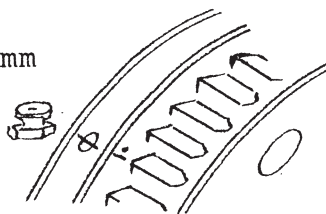




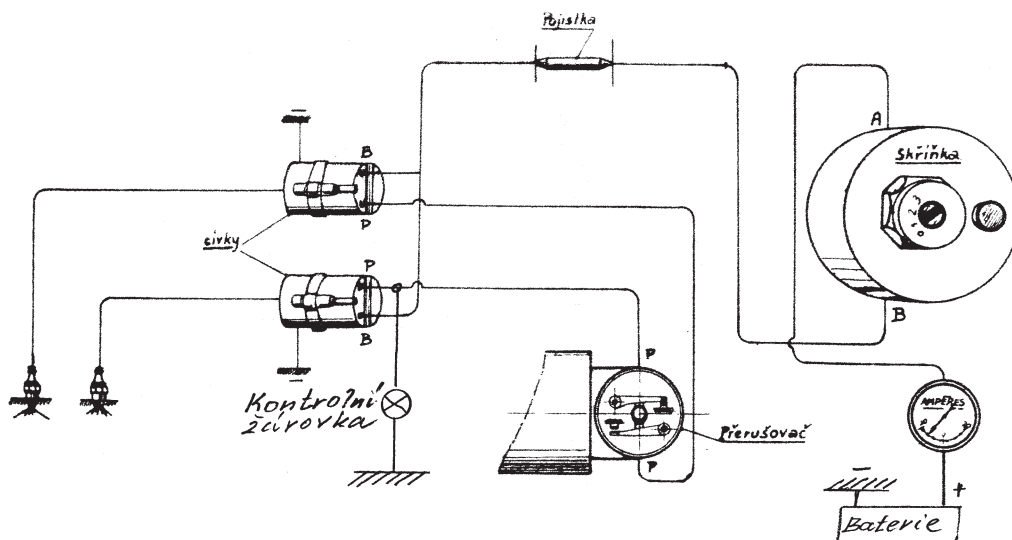
Obr. 1  
Nastavení horní úvrati pístu.



Obr. 2  
Nastavení pístu 8 mm před horní úvrati. Poloha optimálního zápalu.



který je někdy doplněn ještě dulčíkem, protože splývá s frézováním zubů. Protilehlá přeškrtnutá nula (někdy jen zásek) je vyseknuta u maznice setrvačnickového ložiska nebo na obrobené části, která je zakryta krytem setrvačnicku. Při nastavení setrvačnicku dle obr. 2 má dojít k zapálení směsi, jak již bylo řečeno. Osm zubů před horní



úvrati pístu odpovídá 7,5 až 8 mm, které zbývají pístu do horní úvrati (dříve bylo nesprávně uvedeno 6 mm). Dále máme seřizeny odtrhy kontaktů v přerušovači na 0,4 - 0,5 mm.

Může se stát, že značky na setrvačnicku nejsou. V tom případě si nastavíme písty na 8 mm před horní úvrati a proti záseku u maznice si uděláme na setrvačnicku vlastní značky zápalu. Na schéma zapojení zapalování je vyznačeno připojení kontrolní žárovky v sérii s cívkou. Máme zapnuté zapalování. Při sepnutém kontaktu přerušovače žárovka nesvítí. Otáčíme setrvačnickem ve směru točení motoru - pokud stojíme u karburátoru otáčíme setrvačnickem horem od sebe. V okamžiku rozepnutí kontaktu se žárovka rozsvítí. Při nastavení páčky předstihu maximálně do plusu by se žárovka měla rozsvítit, pokud jsou značky v poloze jako na obr. 1. Takto přezkoušíme polohu zápalu obou válců.

Pokud při uvedeném seřizení jsou se zapalováním stále problémy - motor špatně startuje, střílí do karburátoru nebo do výfuku, slabý výkon a pod. - a pokud jsme vyloučili poruchu v karburátoru případně přítoku paliva, postupujme následovně.

Sejmeme s dynamu přerušovač a zkusíme otáčet osou dynamu na obě strany. Musíme cítit nepatrnou vůli a v podstatě jen odpor pružin v unášeči (motýlku) dynamu. Pokud je vůle velká, znamená to, že jsou unášeč dynamu a zadní díl kliky vyklepány (většinou poškozením pružin nebo chybějícími pružinami). Je logické, že čím větší vůle, tím větší problém se zapalováním. Setkal jsem se již i s prasklou osou dynamu, a jelikož zlom osy nebyl rovný, byl rotor dynamu stále unášen, ale s obrovskou vůlí.

Dále při sejmutém přerušovači vezmeme osu dynamu za vačku a vyzkoušíme pohybem do stran, zda není vůle v ložisku. Vůle ložiska může být způsobena jeho stářím. V horším případě může být uvolněno

celé ložisko, které je v misce zalisováno přes proužek tvrdého papíru (kvůli demontáži). Pokud se papír vymačká, může být vůle osy dynamy až 1 mm. Při chodu potom vačka hází mnohdy tak, že k zápalu vůbec nedojde a při seřizování si této závady nemusíme vůbec všimnout.

Další mechanickou závadou bývá vůle izolačních trubiček kontaktů přerušovače. Tato vůle může být axiální i radiální. Po čase chodu, kdy tyto vůle nevadí, vznikne na kontaktu hrot a pokud celý kontakt "cestuje" po své ose, mění se za chodu vzdálenost mezi dosedacími plochami (kontakt zapaluje přes vzniklý hrot, čili s menším nebo žádným odtrhem). Dále - na trhu jsou kontakty s velmi slabými pertinaxovými nožičkami, které se lámou.

Závada může být také ve vůli celého přerušovače na desce dynamy. Díky této vůli dojde při použití páčky předstihu k jeho posunutí mimo osu a tím změně odtrhů.

Při výčtu možných závad nesmíme zapomenout na závady elektrické - svíčky, vysokonapěťové kabely, cívky, kondenzátory a nezapomeňme na možnost zoxidovaných spojů.

Zatímco uvedené mechanické závady většinou způsobují špatné zapalování v obou válcích, ryze elektrické závady většinou způsobují poruchu zapalování v jednom válci.

Elektrické závady se nejlépe hledají vylučovací metodou. Za chodu motoru odpojíme vysokonapěťový kabel ze svíčky. Tím zjistíme, který válec nepálí. Nejdříve zkontrolujeme kontakt v přerušovači. Pokud tady chybu nenajdeme a při přiblížení "fajfky" ke svíčce slyšíme charakteristické cvakání (jiskra přeskakuje mezi "fajfkou" a svíčkou), ale válec nenaskočí, jde pravděpodobně o závadu svíčky. Po výměně svíčky však válec stále nepálí, ale jiskru slyšíme, je pravděpodobně poškozený kondenzátor - jiskra je slabá. Při nepravidelném zápalu může být poškozeno vinutí cívky, ale může být tak zašpiněný vysokonapěťový vývod cívky, že část proudu "odchází jinudy". Nezapomínejme, že cívka pracuje s napětím cca 10000 V a to už je schopno prorazit i izolant, který je pro napětí 6 V naprosto nepřekonatelný (zaolejovaný a špinavý přerušovač většinou není zdrojem poruch, pokud je jinak v pořádku). Při podezření, že závada je způsobena kondenzátorem nebo cívkou, je nejrychlejší odhalení (hlavně na cestách) postupným vyměněním za takové, u kterých máme jistotu, že jsou v pořádku.

Při seřizování zapalování mějme na mysli, že při 3000 ot. za min. se zapaluje směs ve válcích 50x za vteřinu, a to už musí být všechno perfektní!

- JK -

---

## Historie jedné Aerovky

### 16. pokračování o renovaci A 662 od F. Kundráta

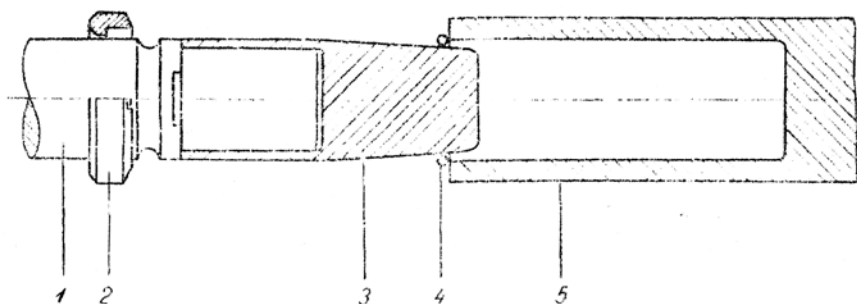
#### Opravy spouštěčů.

Při sestavování spouštěče s mechanickým spínačem namažeme nejprve olejem šroubovici hřídele, nasuneme volnoběžku a vyzkoušíme, zda se volně posouvá. V opačném případě volnoběžku stáhneme ze šroubovice a pootočíme tak, aby zářezy záběrového pouzdra přišly na druhý závit trojchodé šroubovice. Nepomůže-li ani nasazení na třetí závit, ani sražení hran šroubovice, musíme vyměnit volnoběžku nebo dokonce rotor. Pečlivé přezkoušení volného chodu záběrového pouzdra po šroubovici je velmi důležité pro spolehlivé zasouvání a vysouvání pastorku. Potom nasadíme na hřídel opěrný kroužek, pojistný kroužek narazíme do drážky nárazěčem s ochranným pouzdem, které chrání před poškozením konce hřídele určený pro ložisko. Pastorkem přitlačíme opěrný kroužek k pojistnému a několika údery na kryt volnoběžky narazíme opěrný kroužek

na pojistný. Na konec hřídele u pastorku navlečeme profilovou, ocelovou, papírovou a znovu ocelovou podložku, namažeme olejem konec hřídele a ložisko. Kolíky vidlice zasouvací páky a otvor pro její čep namažeme tukem. Vidlici zasouvací páky nasuneme do dělené objímky volnoběžky a spolu s rotorem vložíme do břemenového štítu. Do otvoru břemenového štítu nasadíme čep zasouvací páky a zajistíme závlačkou. Axiální vůli zasouvací páky vymezíme podložkami. Složený břemenový štít upevníme do svěráku rotorem vzhůru a nasadíme stator tak, aby zásek zapadl do zářezu břemenového štítu. Do mezer, kudy budou procházet stahovací šrouby, vložíme izolační trubičky. Na konec hřídele u komutátoru nasadíme nejprve prohnutou ocelovou podložku s obdélníkovým otvorem, pak rovnou železnou podložku se stejným otvorem a nakonec papírovou a ocelovou kruhovou podložku. Namažeme olejem ložisko a konec hřídele, srovnáme podložky na hřídeli, štít opatrně nasadíme, abychom nepoškodili komutátor. Zářez štítu musí zapadnout do záseku na statoru. Vývod cívek musí být na vnější straně držáku odizolovaného kartáče. Nyní můžeme stáhnout spouštěč stahovacími šrouby. Spouštěč položíme na rozevřený svěrák, zkusíme rukou pootočit pastorkem a šroubovákem zatlačíme konec hřídele vyčnívající z břemenového štítu. Tím se přesvědčíme o tom, zda jsou brzdící podložky dobře nasazeny v komutátorovém štítu a dovolují-li zatlačení a opětné vrácení rotoru do původní polohy.

*Pokračování příště.*

KuFr



Narážeč pojistného kroužku:

1 hřídel; 2 opěrný kroužek; 3 ochranné pouzdro; 4 pojistný kroužek; 5 narážec

### Nerozluční přátelé...

Silnice a vozy Aero 30 jsou dobří přátelé. — Na každé cestě — v rovinách, kopcích i zatáčkách je Aero 30 doma. Jeho kola se drží silnice a stopy v každé rychlosti. Dokonalé pérování výkyvných poloos, nízké

těžiště, široký rozchod vhodné rozložení váhy způsobuje, že můžete zapomenout na vše, čeho se obával automobilista ve slárem, vysokém voze.

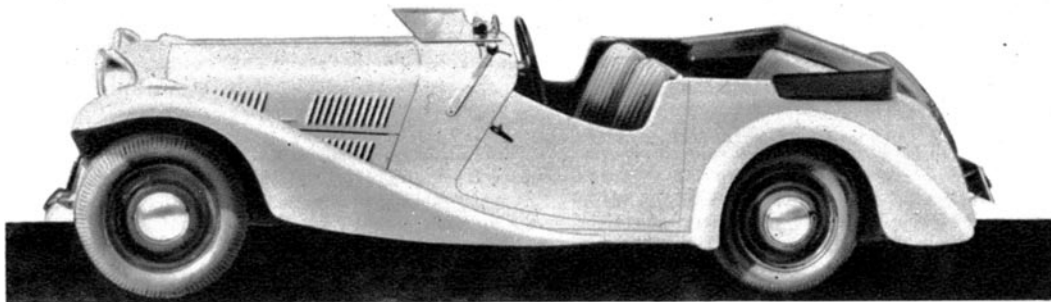
Splynutí vozu Aero 30 se silnicí je prane-nem klidu, jistoty, radostí z řízení. Ať jedete limusínou, kabrioletem či otevřeným vozem Aero 30, vždy se přesvědčíte o je-

jich společné vlastnosti: bezpečnosti i při rychlé jízdě.

**Aero** továrna letadel  
Praha-Vysočany.

Kdy Vám smíme předvést svou limusínu Aero 30 HP — krásný a pohodlný automobil se sportovním temperamentem?

# PRAVDA O SPOTŘEBĚ VOZU **AERO 30**



MILTON

U automobilu tak rychlého a prostranného jako je Aero 30 HP snadno mohla vzniknouti zcela mylná domněnka, že má spotřebu takovou, jako velké vozy s podobnou výkonností. Vůz Aero 30 — díky své moderní konstrukci — podává své velké výkony při spotřebě přiměřené malému vozu.

## 7.6 l na 100 km

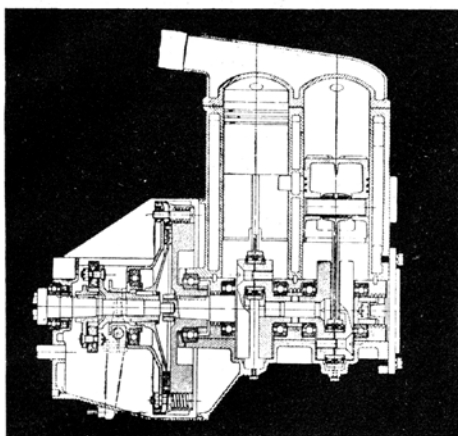
Stran spotřeby svého nového vozu »Aero 30« mohu spolehlivě a s potěšením tvrdit, že za 241 litrů směsi jsem ujel 3180 km, což činí 7.6 l na 100 km. Uvedené kilometry byly ježděny povětšinou na okresních silnicích a v těžkém horském terénu. S pozdravem Váš Ing. Effenberger, Pardubice č. 1753.

## 9 l na 100 km

Automobilistická veřejnost je úplně mylně informována o Aero 30 HP jak co do jejich výkonu, tak i co do jejich spotřeby. Dodnes najel jsem na tomto voze přes 12.000 km na okresních šumavských cestách v každém počasí. Spotřeba jest kapitola sama pro sebe. Jest samozřejmé, že 30 HP, dvoutaktní litr, nemůže se spokojit s 5 až 6 l směsí, ale každý musí uznat, že spotřeba 9 l směsí při výkonu 100 km/hod. není přemrštěná. Prof. Marek.

Průměrná spotřeba vozu Aero 30 HP při rychlém turistickém tempu činí 8 l/100 km. Smíme Vás přesvědčit předváděcí jízdou?

*Aero*



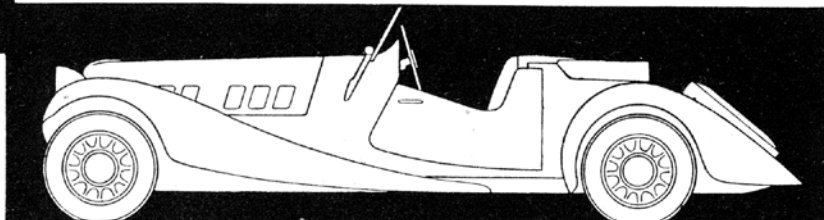
## Motor vzniká na zkušebních brzdách...

Po řadu měsíců byly v naší továrně zkušební brzdy v činnosti ve dne v noci. Když výsledky měření ukázaly sníženou spotřebu při větším výkonu, byly motory zamontovány do zkušebních vozů a najezdily tisíce kilometrů u nás i na obtížných alpských průsmycích pod přesnou technickou kontrolou.

Tak vznikal nový motor Aero 30 HP pro vůz typu 1936. Je uložen na gumě, přesně vyvážen, opatřen účinnými tlumiči ssání a výfuku. Jeho spotřeba nepřesahuje 8 l/100 km při rychlosti 70 km/hod. Vůz Aero 1936 má tichý chod, dosahuje rychlosti 100 km/hod. a cestovních průměrů 70 km/hod. O dalších novinkách vozu Aero 30 Vám podá informaci náš nový ilustrovaný prospekt. Prosíme jen o Vaši adresu.

*Aero*

TOVÁRNA LETADEL, PRAHA-VYSOČANY.  
PRODEJNA: PRAHA II, PORÍČ 28,  
TELEFON č.ís. 278-60 - 361-40 - 399-80



## Zpravodaj "AERO CAR CLUBu" Praha.

Vydává Český klub historických vozidel, Arbesovo náměstí 1,  
150 00 Praha 5. Zodpovědný redaktor Josef Kňourek.

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero  
v abonentním nákladu. Ročník L., číslo 4, r.v. 2010.

Vytiskla tiskárna Michal Korecký - TAG, Přecechtělova 2499, Praha 5.

Evidenční číslo registrace - MK-ČR E 11233

České národní středisko ISSN - mezinárodní číslo ISSN 1803-1498