



2021

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



Takoví jsme byli před 50 lety ...

č. 2



Vážení aerovkáři,

věřte, že sestavení a napsání dnešní smutné Společenské rubriky bylo pro mne až skličující. Úmrtí našich kolegů si podvědomě spojujeme s pandemickou nemocí, přestože tomu tak leckdy není a v našem věku odcházíme i díky stáří a jiným chorobám. Chci proto dnešní úvodník odlehčit a věnovat se ryze motoristickému tématu.

Elektromobily provázejí vývoj automobilu od samého začátku tohoto motoristického fenoménu. Zatím byl vždy vývoj elektromobilu jen slepou uličkou. V současnosti však tomu tak není a elektromobil je prezentován jako nezbytná ekologická spása. Jeden úvodník jsem na toto téma již psal, ale zpráva o přípravě úplného zákazu spalovacích motorů mě přiměla k trochu hlubšímu hledání informací o vývoji elektromobilů.

Propagace elektromobilů ze strany ochránců všeho možného pokročila již tak daleko, že na konec klasického zážehového i vznětového motoru už slyší i výrobci automobilů a někdy to působí dojmem, že se jen chtějí zalíbit současnému trendu. O to víc je zajímavé, že konstruktéři i v takto orientovaných automobilkách vědí, že skutečný elektromobil není ani ekologický ani příliš trvanlivý. O ceně takových vozů je lépe pomlčet a elektromobily také stárnou. Majitelé se už diví, že 6 až 7 let starý elektromobil je prakticky neprodejný. A tak automobilky vyvíjejí (možná i trochu potají) něco zcela nového. Myslím si, že právě tento vývoj je jediným pozitivním aspektem elektromobilu. Za zmínku stojí vývoj „klasického“ motoru na vodík. Slovo klasický je v uvozovkách, protože nejde jen o upravený zážehový motor (i u nás jsou dvě čerpací stanice vodíku), ale konstruktéři řeší, v jaké formě by měl vodík být a samozřejmě i bezpečnost takového systému.

Teď malinko odbočím. Při jakési diskuzi o pohonu na vodík se ozval jeden osvícený ekolog s poznámkou, že by ubývalo vody potřebné k výrobě vodíku. Odborníci taktně mlčeli, ale já jsem si při čtení o téhle diskuzi vzpomněl na školu přesně před 60 lety. V šesté třídě jsme měli poprvé chemii. Pan učitel (tehdy soudruh) nám říkal: „Neříkejte mi, že vodík shoří zpět na vodu. Vždy říkejte, že vodík reaguje s kyslíkem za vysoké teploty na sloučeninu, které říkáme voda“. Byl to Pan učitel (velmi mladý) a učil nás logickému myšlení a dokázal nás zaujmout i pro tak „nepochopitelný“ předmět jakým chemie byla.

Na tomhle příkladu je názorně vidět, kdo ovlivňuje veřejné mínění i nesmyslná rozhodnutí vyšších orgánů.

Vrátím se k tématu a nechci vypadat jako úplný odpůrce elektromobilů. Velmi mě zaujal vývoj pohonné jednotky – klasický motor a elektromotor. Ani nevím, jestli se dá říci, že jde o skutečný hybrid, jelikož oba hlavní komponenty pracují stále současně. Motor-generátor (nejlépe zážehový motor s generátorem proudu) s regulátorem nabíjí stále baterie a ty napájejí elektromotory. Motor-generátor pracuje s potřebnou regulací ve vyrovnaném režimu, takže zplodiny jsou minimální. Předpoklad konstruktérů je takový, že výkon motoru nebo lépe řečeno dodávka proudu by byla shodná se spotřebou elektromotorů. Baterie by byly „pouze“ vyrovnávacím prvkem, tudíž by odpadly metráky baterií, které potřebuje nejen ryzí elektromobil, ale i současný hybrid, kdy se přepíná klasický pohon na elektropohon. Když si představíme, že by palivem pro motor-generátor byl vodík, tak jde vskutku o elegantní řešení. Domnívám se, že již nějaký prototyp jezdí, protože informace o tomto řešení nejsou úplně nové.

Neodpustím si ještě pár poznámek k tomu, jak je s veřejností manipulováno.

Mnoho reklam distributorů elektrické energie nám vtlouká do hlav, že jedině od nich dostane spotřebitel zaručeně tzv. zelenou energii. Nechápu, jak je možné, že tomu lidé věří, když si mohou lehce zjistit, jaké procento takovéto energie je vyráběno a všechno jde do společné (dnes již mezinárodní) energetické sítě. A to nemluví o „spásné“ fotovoltaice, s jejímiž panely je to při výrobě a recyklaci obdobně problematické jako s těmi tunami vysloužilých autobaterií.

Odborníci, kteří upozorňují na problém přetížených sítí při nabíjení velkého počtu elektromobilů, jsou mnohdy naprosto přehlíženi. Jistý „ekolog“ na jejich argumenty navrhl, aby si každý zřídil fotovoltaické panely. Skutečně úžasné doporučení.

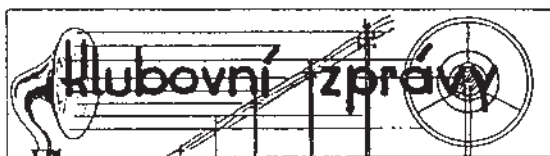
Propaganda těch pouze bateriových elektromobilů nezná mezí. Laik se např. dozví, že se nemusí obávat, že by na plně nabití baterií ujel vůz méně, než je udáno výrobcem. Pochopitelně, výrobce potřebuje svůj produkt hlavně prodat, tak přece nebude příliš hlásit do světa, že je lépe si v zimě nezapínat topení a v létě klimatizaci. O stylu jízdy ani nemluvě.

Mohl bych ještě dlouho pokračovat, ale není to nutné. Jak se říká „O peníze jde vždy až v první řadě!“ k tomu si ještě připočteme vliv lobbistů, kteří dokáží neuvěřitelně využít všelijakých pseudoekologů a výsledek je takový, jaký je. Bohužel. Současnou ekologickou situaci řešíme značně neekologicky. Je až úsměvné, že EU zakáže plastová brčka na pití a „šťourátka“ do uší a při tom chrlíme obrovské množství techniky s neskutečně krátkou (asi i záměrně) životností ...

Na závěr jen říkám: „Každý myslíme svým mozkiem a ne mozky cizími!“

Do začínající veteránské sezony přeji všem pevně zdraví, jasnou mysl a doufejme v mnohá setkání i s aerovkami.

– JK –



! Aerovkáři – nepřehlédněte !



Vážení předplatitelé, vidáme se málo až skoro vůbec, takže někteří, zvyklí platit na schůzích a setkáních předplatné Aerovkáře hotově, letos tuto možnost nemají a někteří každý rok prostě jen zapomenou. Chcete-li vědět, zda máte zaplacené předplatné, podívejte se na obálku, ve které Vám časopis přišel, ti, kteří nemají zaplacenou, to mají napsáno v adrese pod svým jménem. Kdo tam nemá napsáno "Předplatné 2021 nezaplaceno", má zaplacenou.

Případné dotazy zodpovím na mailu:

aerokarel@centrum.cz nebo na telefonu 720 400 598.



Dne 9. února 2021 zemřel ve věku 76 let

pan Miloš Balabán,

aerovkář tělem i duší, aktivní člen ACC Praha a hlavně náš kamarád. Do paměti se Miloš zapsal i kolegům aerovkářům z IG-Aero, kteří zaslali do redakce hezkou a výstižnou vzpomínku na našeho přítele.

Věnujme našemu kamarádovi tichou vzpomínku.



Za ACC Praha Josef Kňourek



Členové IG-Aero přijali se smutkem zprávu o úmrtí pana Miloše Balabána

Hluboce nás zasáhla zpráva, že v úterý 9.2. 2021, v den svých 76. narozenin, naše řady opustil pan Miloš Balabán.

Miloš aktivně formoval a podporoval aerovkářský život. Už za komunistické éry organizoval Miloš Balabán po mnoho let Aero-rallye v Harrachově. Evropské setkání v roce 1995 také organizoval hlavně on s podporou Jirky Zítka.

Miloš Balabán uspořádal i velké evropské setkání v roce 2015 v Harrachově a zúčastnil se se svým modrým Aero 20 Sport evropského setkání v roce 2018 v Olsbergu a v roce 2019 v Praze. V roce 2020 se Miloš zaregistroval na evropské setkání v Osterfeldu, ale poté musel účast ze zdravotních důvodů odříct. Takže jsme se bohužel krátce viděli a mluvili spolu naposledy v Praze. Miloš byl korespondujícím členem Aero-IG.

Miloš byl člověkem pozitivní a veselé mysli. Tak jsme se s ním já a má paní Doris seznámili v roce 2015 v Harrachově. Na evropské setkání jsme cestovali několik dní předem, abychom navštívili různá polská města. Miloš nás samozřejmě nechal přespat v jeho chatě a náš přívěs s aerovkou uložil na jeho pozemku. S Doris jsme s ním a Jiřím Zítkem strávili nezapomenutelný přátelský večer v Harrachově.



Miloš byl stavitelem mostů mezi lidmi, Aerovkář, který spojoval národy. Bude nám velmi chybět.

Chtěli bychom v těchto těžkých hodinách vyjádřit paní Blance a pozůstalým opravdů upřímnou soustrast a přání, aby jí útěchou byli chápaví a milí lidé stojící po jejím boku.

Za členy mezinárodního sdružení přátel Aero
Michael Strauch
Zástupce Aero-IG



Jak jsem znal Mílu Balabána

Míla byl znám svým situačním humorem, pronášeným s vážnou tváří. Tady jsou dva z jeho nezapomenutelných výroků.

Je to již mnoho let, kdy jsme se vypravili na jedno z Evropských setkání Aero. Miloš byl spolujezdcem jednoho z naší aerovkářské party. Musím připomenout, že v té době ještě nebyly mobilní telefony, ale módním byl pevný telefon se záznamníkem a s nahraným vzkazem. Myslím, že jsme dorazili k Bodamskému jezeru a Miloš se chtěl přesvědčit, že je doma vše v pořádku. I vypravil se k nejbližší telefonní budce. Asi za čtvrt hodiny se vrátil a s kamennou tváří pronesl: „Tak jsem se za 2 marky dozvěděl, že nejsem doma ...“.

Také je to již drahně let, kdy naše parta vyrazila na životní dovolenou do Francouzské Polynésie (bez aerovek). Míla s námi nebyl, ale po návratu jsme s ním strávili nějaký čas vyprávěním našich zážitků. Polynésie je na jižní polokouli, a tak se řeč stočila na známý přírodní úkaz, že se při vypouštění umyvadla točí voda nad rovníkem ve směru hodinových ručiček a pod rovníkem obráceně. Míla se dlouze zamyslel a poté položil otázku: „A víte co se stane, když vypustíte vodu z umyvadla přesně na rovníku? Ale musí to být skutečně přesně ne té rovníkové čáře!“ Po chvíli ticha pravil, opět s kamennou tváří: „Tak tam voda neodtéká vůbec ...!“

Josef Kňourek – JK –



Vážení přátelé,

s bolestí Vám oznamuji,
že dnes 20. 3. 2021
zemřel ve věku 75 let

Jirka Urban

Svůj boj s covidem po měsíci prohrál.
Poslední rozloučení bude později...

Vzpomínejte, děkuji

Olga Jankovcová

Pan Jirka Urban,

náš kamarád, opustil řady aerovkářů naprosto nečekaně.



Smuteční oznámení s opuštěnou a před nedávnem renovovanou aerovkou říká vše. Kdo Jirku znal, tak jej má v paměti jako naprosto pohodového kluka, který neměnil své jednání, ale ani svůj vzhled. Hádali byste Jirkovi věk 75 let na fotografii z loňského setkání aerovkářů v německém Osterfeldu?

V dobách, kdy měl Jirka dlouhodobě svou aerovku „na špalkách“ a kdy náš klub pořádal vzpomínkové akce 30.000 km Bohumila Turka, zajišťoval zázemí pro pořadatele se vším, co s touto činností souviselo.

Jirko, díky za vše, co jsi pro náš klub vykonal.

Jirko, ztratil jsem kamaráda. Petr Klusák



Za ACC Praha Josef Kňourek



*Dne 19. března 2021 zemřel na zákeřnou nemoc
ve věku 71 let*

pan Jirka Pollak



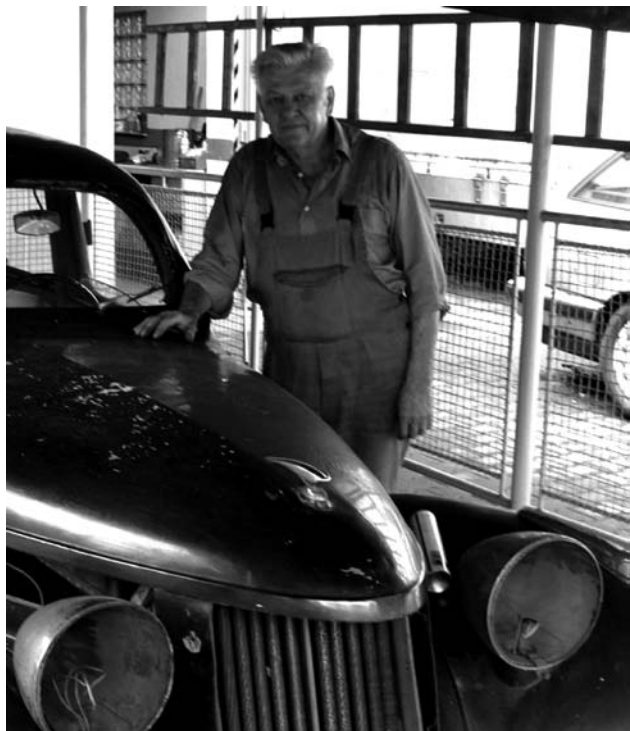
Georg Jirka Pollak byl několik let členem Aero-IG. Někteří z nás a já jsme Jirku poznali osobně na evropském setkání v Sursee 2010. Od té doby jsme si vyměňovali odbornou a osobní e-mailovou korespondenci o Aeru,

Škodě, Trabantu a dalších klasických automobilech i o umění a kultuře.

Koncem roku 2020 mi Jirka oznámil, že trpí těžkou nemocí. To byla smutná zpráva. Byl jsem velmi rád, že jsme se letos několikrát kontaktovali – naposledy 21. února 2021. Je hluboce politováníhodné, že Jirka zemřel ve věku 71 let. Byl odborníkem na automobily a reportérem mnoha významných automobilových výstav z celého světa. Jirka obohatil svými články a fotografiemi mnoho webových stránek, včetně svých vlastních o Škodě a Tatě, na které jsme nainstalovali různé odkazy z našeho webu aero-ig.de.

Stále si pamatují jeho ochotu pomoci. Díky kontaktu s malířem Václavem Zapadlíkem z Prahy jsme dostali souhlas k použití aero-plakátu. Jednou z posledních akcí byly originální kresby od společnosti Aero pro návrhy karoserií, které se Jirkovi nějak dostaly do rukou. Požádal mě, abych je předal na správnou adresu, což jsem udělal.

Michael Strauch – zástupce Aero-IG



Ahoj kamarádi,

Miloš Balabán se do aerovkářského nebe neodebral sám, bohužel. Den poté za ním odešel i ostravský aerovkář

pan Zdeněk Válek



Zdeněk byl od 15. prosince v nemocnici, vyměnili jsme si prostřednictvím e-mailů a sms novoroční přání a ještě 9. ledna mi volal, že na jeho renovované padesátce vyskakuje rychlost a potřebuje navařit čela zubů. Nabídl jsme mu pomoc s demontáží a popřál brzké uzdravení. To bylo naposled, co jsem s ním mluvil. Byl to můj opravdový kamarád. Zprávu mi oznámil Jirka Toloch a smutnou pravdu potvrdil článek na stránkách Veterán Car Clubu Ostrava.

Vít'a Liberda



Fascinace Aero

Fanoušci zachraňují starou československou automobilovou značku před zapomením – i v úzké německo-české spolupráci

26. 10. 2020 – Text: Klaus Hanisch

– dokončení z minulého čísla *Aerovkáře* –



Aero 10 (1930) | © Tony Hisgett, CC BY 2,0

Teprve po Velké hospodářské krizi vytvořilo Aero od roku 1929 svůj druhý (menší) nosný program: výrobu automobilů. V tom vedení vidělo dopravní prostředek budoucnosti pro masu. Protože však sami autům nerozuměli, angažovali majitelé Aera známého konstruktéra Břetislava Novotného. Ten předtím vyvinul u firmy Košař (neúspěšný) model Enka, předchůdce dnes již legendárního Aero 10. Společně s Františkem Kolandou otevřel továrnu v pražském Karlíně, kde z výrobní linky sjelo celkem 30 vozidel Enka. Češi poprvé představili Aero 10 v říjnu 1929 na pražském autosalonu. A tím se výroba automobilů Aero opravdu rychle rozjela.

Po válce došlo k tvrdému řezu: žádná auta, jen letadla. Kolik vozidel do té doby Aero postavilo? "Něco přes 13 000," odhaduje Michael Strauch. A kolik jich ještě dnes existuje? "Asi deset procent," domnívá se.

Pokud byste si chtěli aerovku koupit, budete muset zaplatit asi 15.000,- €. Za to dostanete Aero "se známkou

3: technicky je to v pořádku, nasednout, odjet, ale žádná krása". Pro Straucha to není nevýhoda. Koneckonců "nejde vždy o lesk." Naopak. Pro tohoto pána od Würzburgu staré vozidlo znamená mnohem více, pokud jezdilo a má stopy opotřebení, škrábnutí zde nebo boule tam. To je mnohem lepší, říká Strauch, než když auto vypadá jako právě z obchodu.

Od roku 1989 je členem Aero-IG International a jeho reprezentantem je od roku 2009. Strauch přinesl do organizace nové nápady. E-mail, Facebook - IG chce co nejvíce informací zpřístupnit co nejvíce lidem. Zejména vlastní webové stránky mají stále větší ohlas. Není neobvyklé, že zúčastněné strany hledají staré díly ve svých garážích a přístřešcích. A často také najdou ty, které tam jejich otec skladuje už léta.

Aero-IG byla založena v roce 1979. Podnětem bylo, že náhradních dílů bylo málo a dokumenty téměř vůbec žádné. Zpočátku se devět fanoušků Aera spojilo, vyměnili si zkušenosti s opravami, informovali se o fanklubech jiných automobilových značek – a neustále rozšiřovali svůj seznam zájemců. I s těmi ze zahraničí. Aero-IG se tak stávalo mezinárodním. A dodnes je pro ně hlavním cílem vzájemná pomoc. K tomu je také využitelný obsáhlý archiv.



"Aero 50" na Oldtimer-rallye | © Miloslav Rejha,
CC BY-SA 3,0



Letecké muzeum Kbely - Stará Aerovka | © soukromé

Oslavy v Praze v loňském roce (*pozn. red.: v r. 2019*) pořádal "Aero Car Club" (ACC), český ekvivalent Aero-IG. Vznikl v Praze ve třicátých letech krátce po uvedení prvních aerovek na trh. Se členy ACC kolem Jiřího Zítka Němci komunikují obvykle s pomocí Čechů, kteří v Německu žijí již po celá desetiletí. Překládají také články z klubového časopisu "Aerovkář", který ACC zveřejňuje čtyřikrát ročně, se zprávami o klubových událostech, ale také o nejnovějších objevech z historie aerovek. Michael Strauch také přidává své příspěvky. Tak vzniká jakýsi společný časopis. Spolupráce pak pokračuje při setkáních, například v Harrachově nebo Českém Brodě. Samozřejmě za účasti 20 až 30 aerovek z Německa.

Corona však také otrásla plány aerovkářů na rok 2020. IG musel zrušit několik akcí. I když je to těžké, jak Michael Strauch poznamenal na domovské stránce již před několika měsíci. Členové IG však "patří převážně do rizikové skupiny", takže je třeba postupovat obezřetně. Přes všechny obtíže se jim podařilo uspořádat své velké evropské setkání (tentokrát v Osterfeldu v Sasku-Anhaltsku). Jako každý rok od roku 1982. A před pár dny byli na stánku na Technorama v Kasselu, aby představili svou značku, uspořádali rozhovory a dokázali, že aerovky jsou stále připraveny k jízdě. To je velmi důležité, zdůrazňuje Michael Strauch, protože zájem mezi mladými lidmi o předválečná vozidla a s malým počtem koní ztlačně klesá. "To vyvolává nadšení téměř jen u starších lidí, kteří tuto dobu sami zažili."

Kromě toho Aero-IG pořádá dvakrát ročně workshopy. Diskutuje se v dílnách o problémech s motorem nebo převodovkou a o tom, co je rozbité a co lze ještě opravit. V tomto případě často vyvstává otázka náhradních dílů. "Ten, kdo ho má, se zdráhá dát ho pryč, pokud stále vlastní vozidlo," vysvětluje Strauch. Také proto je síť IG tak důležitá. Pomocí těchto kontaktů se dá vyhledat, kdo potřebné náhradní díly má nebo může opatřit. Často se jedná o výměnu.

Instalace nových dílů je zakázána. "Originalita musí být zachována," zdůrazňují členové. To je to, co vytváří originalitu a hodnotu vozidel. "Zejména v mateřské zemi Aera, kde jsou tato auta již dlouho považována za kulturní dědictví," jak se dozvěděl Michael Strauch. Zájem je pouze o vozidla s původním motorem. "A jen tak je veterán opravdovým veteránem," souhlasí tento pán z Franků*.



Přístrojová deska Aera | © Bernd Hildebrandt



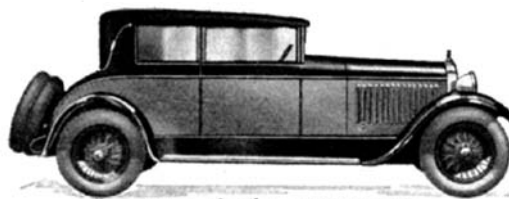
Aero 30 Kabriolet | © soukromé

Po sametové revoluci se mezi německými a českými příznivci Aera rozvinulo mnoho kontaktů a setkání. "Značka se také stala mostem do České republiky, skvělým spojením," říká Strauch. Dříve byl, docela klasicky, jen jako turista v Praze. Díky své náklonnosti k Aeru se naučil poznávat nejen Čechy, u nichž občas pobýval, ale také Čechy – celou cestu do Orlických hor.

***Franky** (německy *Franken*, anglicky a latinsky *Franconia*) jsou historická a jazyková území v Německu, nacházející se v povodí řeky Mohanu a dříve také středního Rýnu. Toto území dnes patří z velké části ke spolkové zemi Bavorsko, jejíž součástí je ve formě tří správních celků: **Dolní Franky**, **Horní Franky**, a **Střední Franky**. Menší část historických Frank se nachází na území spolkových zemí Bádensko-Württembersko, Hesensko a Durynsko. Největšími městy ve Francích jsou Norimberk a Würzburg. Na území Frank se dnes mluví (východo) franckými dialekty němčiny a žije zde přibližně 5 milionů lidí.



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



1929. 6-válec, 74×120 mm.

Z poválečného období továrny AERO

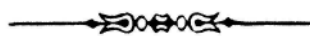
Ing. Josef Voříšek pořídil foto z období po květnovém Pražském povstání a při letním požáru továrny AERO.

Z výzdoby a transparentu nad plotem továrny je již tehdy patrné, jakým směrem se bude vyvíjet další osud továrny AERO.

V pozadí fotografie je ještě vidět torzo vybombardované tovární haly.

Fota poskytl ze svého archivu Karel Jičínský.





Střípky z historie ...



ABY SE MĚLI DOBŘE na sjezdu skautů z celého světa v Jedlové, přivezl jim z Prahy náš závodník Turek třímetrovou, krásně upletenou vánočku, která byla (na obr. nahoře) přijata se všeobecným nadšením. (Pozn. red.: Text pod fotografií byl přepsán, jelikož byl téměř nečitelný.)

Foto zaslal Miloš Schütz

Pokuty jsou strašákem řidičů zřejmě od samého počátku automobilismu. V dobové tiskovině „Jabl“ z roku 1933 (podle sdělení „pod čarou“ jde asi o knižní obchod) jsou vyčísleny sazby za přestupky, jež v některých případech působí úsměvně.

Automobilisté vystříhejte se pokut!

Maximální pokuta Kč 50.—.

1. Jede-li řidič mimo uzavřené osady rychleji než podle poměrů přípustno a to: nákladním automobilem a autobusem Kč 50.—
osobním, motorovým kolem s přívěsným vozíkem Kč 40.—
motorovým kolem Kč 30.—
2. Jede-li řidič v uzavřených osadách motorovým vozidlem s netlumeným výfukem Kč 20.—
3. Nedá-li výstražné znamení, je-li toho zapotřebí . Kč 20.—
4. Používá-li v uzavřených osadách jiných výstražných znamení, než signálních houkaček Kč 30.—
5. Neudrží-li za jízdy dobře čitelnou evidenční značku vozidla , Kč 10.—
6. Zakryje-li úmyslně značku vozidla Kč 50.—
7. Neosvětlí-li dostatečně v noci na veřejných cestách značku vozidla na zadní straně vozidla Kč 30.—
8. Oslňuje-li osvětlením vozu chodce nebo protijedoucího řidiče vozidla Kč 30.—
9. Neosvětlí-li dostatečně vozidlo v přední části Kč 30.—
10. Užívá-li v osadách po městsku zastavených oslňujícího osvětlení Kč 30.—
11. Nemá-li s sebou za jízdy úřední certifikát o schválení svého vozidla nebo typu, řidičský list, výměr o přidělení značky, mezinárodní osvědčení pro motorové vozidlo neb mezinárodní povolení k řízení Kč 20.—
12. Nezastaví-li ihned na pokyn bezpečnostních neb dohlížecích orgánů , Kč 50.—

Koupíte-li pouze jednou u nás, nahradíte nám režijní cenu této knížky a budete spokojen Vy jakostí a cenou zboží a my, že jsme získali zákazníka.

AERO-SPEXOR AFRIKOU

AERO-SPEXOR AFRIKOU býval vždy ve stínu MODRÉHO TEAMU AERO. Až příspěvek Milana Turka připomněl tuto expedici a s několika podrobnostmi se ozval i Petr Klusák. Poté však do redakce dorazil dobový materiál z archivu kolegy aerovkáře MUDr. Jana Waclava.

Pražský ilustrovaný zpravodaj v roce 1933 uveřejnil obsáhlou reportáž F. A. Elstnera z cesty. Původní záměr přetisknout celou reportáž v Aerovkáři však narazil na autorská práva, která končí až v r. 2044. Tak alespoň částečný popis cesty, několik citací F. A. Elstnera a pár dobových fotografií.

Ještě připomenu, že pojem SPEXOR znamená SPortovní EXpedice ORientem.



Originální mapa trasy výpravy z archivu Jana Waclava.

Několik postřehů z putování AERO-SPEXORu

– 1. část –

Tři aerovky v národních barvách vyrazily 11. února 1933 na cca 2400 km náročnou cestu do sicilských Syrakus. Tým zdolal zimní zasněžené Alpy a dále přes Apeniny, Řím, Neapol a Reggio dojel do syrakuského přístavu. Pod zasněženou sopkou Etnou se expedice nalodila na „lodičku“ Firenza a po zdolání Středozemního moře se vylodila v libyjském Tripolisu.

Slovy F. A. Elstnera: „Takové cesty organisuje správa italských železnic pod jménem Prima vera siciliana, první jaro na Sicilii, a poskytuje na ně 40% slevu“.

První noc v podpalubí lodi proběhla ve znamení mořské nemoci a příšerného prostředí, které Elstner popisuje velmi barvitě. Obrázek si můžeme udělat z citace krátkého výňatku: „Nocleh v podpalubí mezi Araby a prostými vojiny saharské divise.

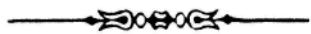


Barevní sedí na zemi, kouří hrozné cigarety, brnkají na kytary, vyrobené z kastrolu, kusu kůže a dřeva, pískají na dudy, kterým se říká „makruna“ a tlukou do bubnu, zvaného „darbuka“. Přidejte odporný puch potu, oleje, zatuchlého sena a cigaret, makarony, zalité tomátovou omáčkou a rozmíchané ve špinavém umyvadle“.

Cestovatelé se dočkali rána a zastávky na ostrově Malta.

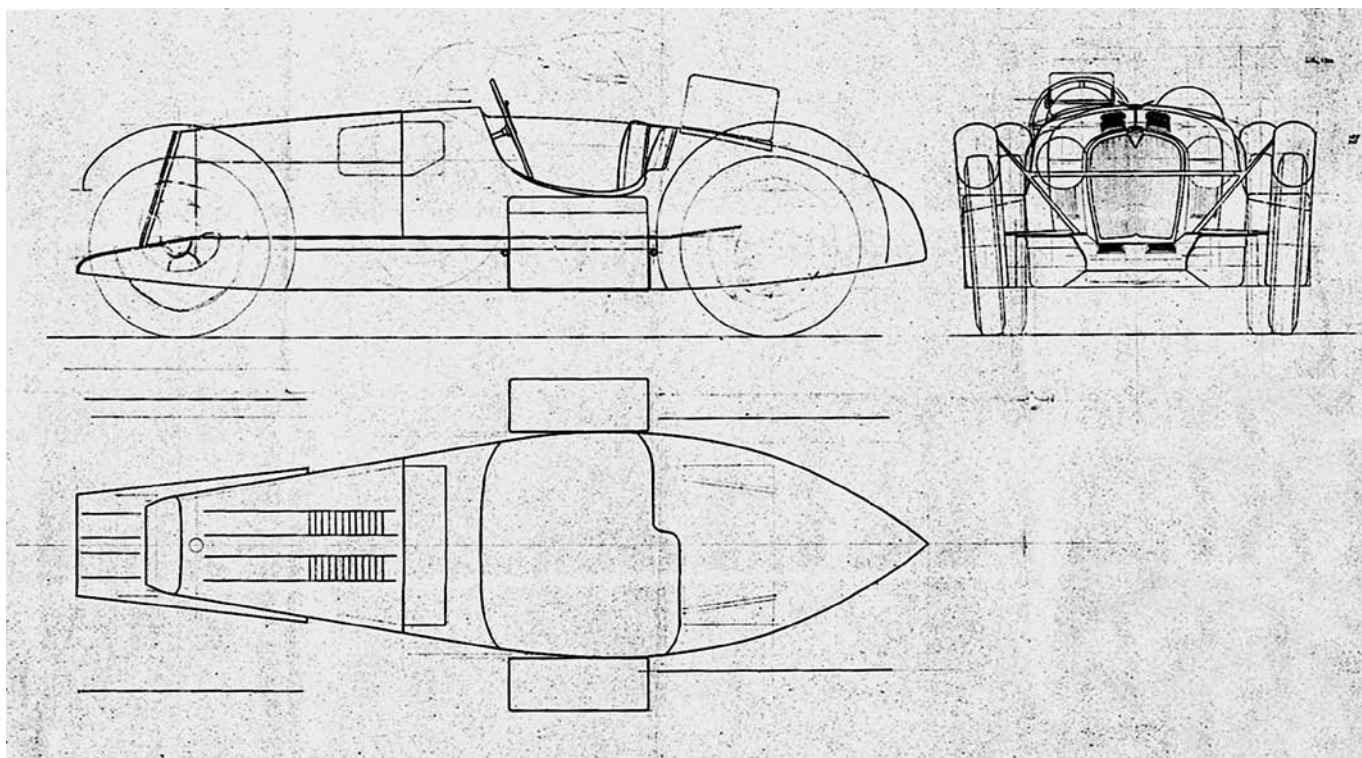
Pozn. red.: Petr Klusák upozornil redakci na chybu v přijetí p. Lobosického (chybně uvedeno Lobosucký) v minulém čísle. Pokud porovnáme dnešní foto cestovatelů se snímkem v minulém Aerovkři, tak vidíme, že se jedná o stejnou skupinu lidí focenou ve stejnou dobu na stejném místě, ale v jiném seskupení. Podle popisky dnešní fotografie tam p. Lobosický není. Podle světlého pláště se v obou případech jedná o F. A. Elstnera.

Upravený text – JK –, dobový materiál MUDr. Jan Waclav



Návrhy karoserií vozů AERO ing. Voříška

Další z návrhů karoserií ing. Voříška. Na tomto výkresu není žádný bližší údaj o navrženém voze.





Zastoupení firmy Aero
p. Václavem Halounkem



Vážení přátelé.

Aerovkáře vždy důkladně přečtu od začátku do konce. Jsem bohužel už pamětník a myslím, že rok převzetí zastoupení firmy Aero panem Halounkem je dřívějšího data.

Začnu zeširoka, jak jsem se k aerovkám dostal. Můj otec byl lékař. Měl kamaráda pana Jaroslava Kratochvíla. Bratr tohoto pána pracoval v leteckém oddělení továrny Aero a je samozřejmé, že kamarád mého otce měl aerovku, kterou také pamatuji. Byla to třicítka limuzína z první série, měla v předních i zadních bočních oknech otevírací větrací okénka. S touto aerovkou pak můj otec za války jezdil, protože měl jako lékař přiděl benzinu. Po válce si koupil svoji třicítku limuzínu z roku 1938. Tento vůz mu pan Halounek udržoval. Mě auta od mládí lákala a asi od patnácti roků jsem chodil panu Halounkovi do jeho dílny ve Svinarech o prázdninách pomáhat. Později, když už jsem s tatínkovou aerovkou jezdil, mi pan Halounek občas přidal na benzin a jeli jsme někam mimo Hradec třeba vymontovat motor z aerovky, který potřeboval opravu. Také jsem s panem Halounkem jezdil do Prahy, kde mu v servisu Wartburg ve Spojovací ul. upravovali warburgská ojnicí ložiska pro aerovky. Pan Halounek mi vyprávěl, že když založil firmu, půjčil si ve spořitelně peníze a dokázal je šikovným obchodováním do půl roku vrátit. Také mimo jiné vzpomínal při našich společných cestách do Prahy, jak vozili auta z továrny po ose. Motory asi vůbec nešetřili, protože pan Halounek říkal, že když byl motor dobrý, kousl se až v kopci na Vlkov u Poděbrad. Myslím si, že kdyby pan Halounek převzal zastoupení firmy až v roce 1939, měli lidé už jiné starosti a jemu by se těžko servisem a prodejem aut podařilo v tak krátké době splatit dluh – již si nepamatuji částku, jakou si půjčil, ale málo to nebylo.

Bratr pana Jaroslava Kratochvíla se za pana Halounka ve firmě Aero přimlouval, aby pan Halounek zastoupení dostal. Znal jsem velmi dobře paní Kačírkovou, která byla vdovou po panu Kačírkovi, majiteli prvního zastoupení firmy Aero v Hradci Králové. Ona mi vyprávěla, že její manžel s aerovkou závodil, při jednom závodě promokl, dostal zápal plic a zemřel. Firma Aero jí sdělila, že pokud se nemíní znovu vdát, zastoupení jí odebere, protože žena sama nemůže vést zastoupení firmy. V této souvislosti trpce vzpomínala na Bohumila Turka, který se v tomto případě velmi negativně angažoval. Zastoupení získal jistý pan Černý, který podle vzpomínek paní Kačírkové udělal firmě Aero dluhy a podle mého mínění měl zastoupení nejdéle dva roky. Takže mi vychází, že pan Halounek získal zastoupení firmy Aero v roce 1936.

Ještě jedna okolnost by svědčila pro dřívější datum. Pan Halounek vzpomínal na pana Petrofa, majitele hradecké firmy na piana, že měl vůz Aero 50 a domnívám se, že mu ho i prodával. Nedalo by se někde v archivu zjistit, kdo a kdy vůz firmě Petrof prodal? Ale bohužel nevím, nebyl-li to kabriolet karosovaný firmou Sodomka.

Pan Halounek také vzpomínal na opravu motoru vozu Aero 50 u vozu, který vlastnila rodina Kinských z Kostelce nad Orlicí. Nevím, jestli tento vůz prodával. Zajímavé je, že ho opravoval dvakrát za sebou. Řidič tohoto vozu při míchání oleje do benzínu vypláchl jakousi plechovku v domnění, že je od oleje. Teplý motor prý šel velice tiše, ale po vychladnutí s ním nešlo hnout. Později se zjistilo, že zmíněná plechovka nebyla od oleje, ale od fermeže a ta motor zalepila.

Možná, že by moje vzpomínky mohly přispět k přesnějšímu určení data převzetí zastoupení firmy Aero panem Halounkem s pomocí Vašeho archivu.

Ještě připojím vzpomínku, jak pan Halounek opravoval motory.

Klikovku skládal na ponku, stáhl ji potom ve svěráku určeném jediné k tomuto účelu a v něm také dotáhl šrouby na klíce. Klikovky necentroval a tvrdil, že pokud není pomláčená, vyrovná se ve svěráku sama. Všechny šrouby utahoval podle citu a když se mu nějaký nezdál, vyměnil ho. Nepamatuji, že by mu v provozu nějaký šroub praskl nebo se povolil. V době nedostatku originálních ojnicích ložisek vymyslel úpravu z ložisek wartburgských. Řada lidí tuto úpravu vzhledem k nepoměru vrtání aerovky a wartburga neuznávala, ale já jsem s těmito ložisky doslova nalítal přes 80 tisíc kilometrů. Pak začalo jedno ojnicí ložisko klepat a muselo se vyměnit. Dodávám, že aerovku jsem ale vůbec nešetřil, například z kraje Hradce na kraj Prahy jsem jezdil hodinu dvacet minut, to znamená cestovně 80 – 90 km/h. Takže ta úprava byla výborný nápad.

Zdraví Václav Šimák Hradec Králové

Pozn. red.: Snad se ozve ještě někdo ze čtenářů s nějakým dobovým materiálem k upřesnění roku převzetí zastoupení automobilů Aero panem Halounkem. Každopádně musíme brát v úvahu to, že pan Halounek se specializoval na vozy Aero ve svém servisu již dlouho před rokem 1939. To v podstatě mohlo být impulsem k tomu, aby licenci od továrny AERO dostal.

– JK –

Neuskutečněná dálková jízda

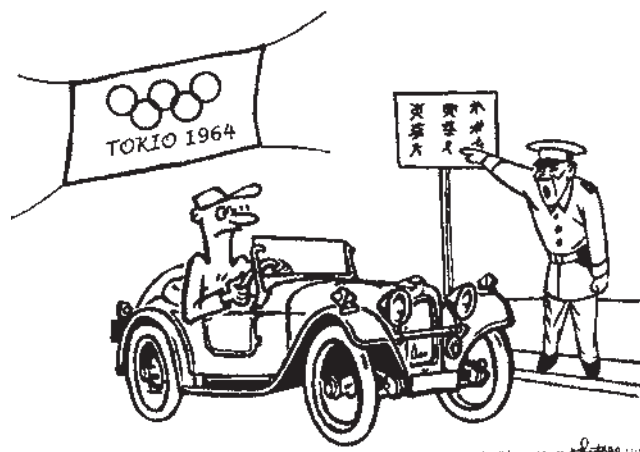
V průběhu setkání aerovkářů v roce 1995 v Harrachově vyprávěl pan Dr. Kabeš o jednom odvážném aerovkáři, který chtěl se svým Aero 18 uskutečnit jízdu na návštěvu olympijských her v Tokiu v roce 1964. Bohužel mu nebyl povolen průjezd Sovětským svazem a tak z dálkové jízdy sešlo.

Pan Dr. Kabeš se o té neuskutečněné jízdě dozvěděl, malou aerovku v Německu za 2.000,- DM koupil a věnoval ji panu Georgesovi Filipinettimu – majiteli závodní stáje a zámku Grandson na Lac de Neuchatel, kde pan Filipinetti provozoval

automobilové a motocyklové muzeum. Po Filipinettiho smrti byl zámek a celá sbírka prodána jedné švýcarské nadaci.

Příložená fotografie Aero 18 byla pořízena v roce 1997 při návštěvě zámku Grandson. Bohužel se mi nepovedl lepší snímek, auto bylo vystaveno za hrubým sklem, tak významné auto musí být dobře chráněno.

V naší korespondenci přes velkou vodu si Dr. Kabeš dělal obavy o osudu tohoto auta.



Moje pátrání ukázala: Zámek byl v posledních letech důkladně renovován. Sběrka vozidel byla někde uložena. Skvostem sbírky je Rolls-Royce od Greta Garbo z roku 1927. Kabriolet se značnou délkou sedmi metrů – sen vyrobený z bílého laku a modré kůže. Ve sbírce se nacházelo také nejstarší auto vyrobené ve Švýcarsku, vozidlo Egg z roku 1898 s jednoválcovým motorem a poloautomatickou převodovkou, které tehdy stálo hrdých 12.000,- švýcarských franků.

Nadace mi napsala: Náš projekt – automobilová sbírka – do kterého se chceme v nejbližších letech pustit, nás bude doprovázet ještě dlouhou dobu.

Již více než čtvrt století se snažím objasnit osud „Aera 18“, ale bohužel zatím bez úspěchu a proto jsou následující generace vyzvány pokračovat v tom, co bylo zahájeno.

Willfest Brücker

Pozn. red.: Se svolením autora původní kresby Petra Hošťálka, byla kresba doplněna Willfestem Brückerem o motiv OH.

AERO 50 pana Zdeněka Válka

Ke smutné zprávě o smrti mého přítele Zdeňka Válka přikládám snímek, pořízený při exhumaci jeho „padiny“, která na ni čekala 40 let ve stodole. Motor chytl napotřetí.

Vít'a Liberda



Pozn. red.: Je mi velmi líto, že pan Válek nemohl uskutečnit svůj sen o zrenovované „padesátce“. Vít'ovi Liberdovi děkuji za foto výrobního štítku, který doplňuje předchozí diskusi o výrobních číslech. Štítek potvrzuje předpoklad o německy psaných štítcích v době válečné produkce firmy AERO.

– JK –



!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zaslání **inzerátů a příspěvků** do našeho zpravodaje je – aerovkar@email.cz – redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. Prosím, uvádějte u dotazů i Vaše telefonní (mobilní) čísla. Dále prosím! Pro své příspěvky vybírejte jen ty fotografie, které chcete u článku mít! Děkuji za pochopení.

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

– red –

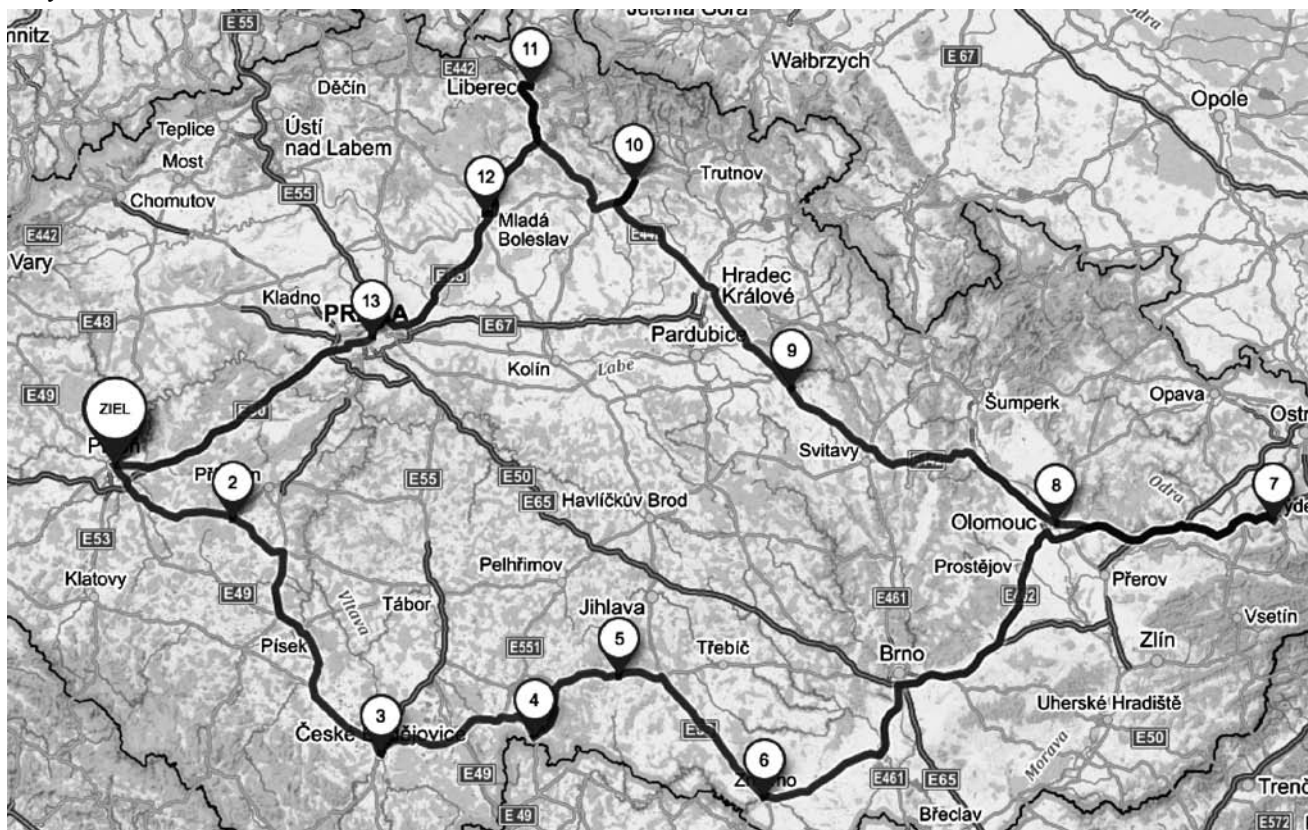
!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



Po stopách automobilových muzeí v Česku

V posledním čísle Aerovkáře loňského roku byla otištěna mapa automobilových muzeí v Česku s příslibem podrobného rozpisu trasy a stručných informací o muzejních expozicích.

Autorem námětu je Michael Strauch. Tak si jenom přejme, aby se muzea otevřela a my jsme mohli opět objevovat krásy přírody a muzeí.



Prohlídka muzeí v ČR (cca 1100 km, doba jízdy cca 14,5 h.).

Start a cíl v Plzni Směr Rožmitál pod Třemšínem – 48 km za 47 minut.

Zastavení 2.: Rožmitál pod Třemšínem okres Příbram, Středočeský kraj. Muzeum našeho čestného člena Leoše Prokopce s více než 30 aerovkami stojí za to vidět. <https://www.podbrdskemuzeum.cz/expozice-/historicke-automobily-aero/>
+100 km za 1:25 hodiny.

Zastavení 3.: České Budějovice okres České Budějovice, Jihočeský kraj. Muzeum Petra Hošťálka v Českých Budějovicích je relativně malé a spíše pro milovníky motocyklů.
+99,1 km za 1:18 hodin http://www.motomuseum.cz/?grhead=2&nav=01&id_group=5&t=_art_sel_alphabet

Zastavení 4.: Nová Bystřice okres Jindřichův Hradec, Jihočeský kraj. Působivé muzeum autoveteránů v Nové Bystřici.
+41,9 km za 42 minut. <https://muzeumveteranu.cz/>

Zastavení 5.: Telč okres Jihlava, Kraj Vysočina. Můžete navštívit Technické muzeum v Telči, ale nemusíte.
+64,4 km za 59 minut. (<http://www.muzeumtechnikytelc.cz>)

Zastavení 6.: Znojmo okres Znojmo, Jihomoravský kraj. Za vidění stojí Museum motorismu. Sbírká mnoha aerovek v původním stavu. (<http://muzeum-motorismu.cz/>)
+214,5 km za 2:21 hodiny.

Zastavení 7.: Kopřivnice okres Nový Jičín, Moravskoslezský kraj. Tatra – muzeum v Kopřivnici
+74,5 km za 58 min. (<https://www.tatramuseum.cz/index.php?r=5&idj=1>)

Zastavení 8.: Olomouc okres Olomouc, Olomoucký kraj. Mimořádně velké a zajímavé muzeum se spoustou dokonalých vozidel se schválením k provozu na pozemních komunikacích. Jsou zde také aerovky.
+102,5 km za 1:20 hodin. <http://www.veteranarena.cz/historische-automobile-und-motorrader/>

Zastavení 9.: Vysoké Mýto, A. V. Šembery 125, Vysoké Mýto, okres Ústí nad Orlicí, Pardubický kraj. Muzeum karoserií, <https://www.muzeumkarosarstvi.cz>. Vozidla se speciálními karosériemi a regionální muzeum.
+91 km za 1:25 hodiny. <https://www.muzeum-myto.cz/cs/historie-firmy>. B. Sodomka, Aero 50 Dynamic (Arizona).

Zastavení 10.: Nová Paka okres Jičín, Královéhradecký kraj. Jsou zde vystaveny některé vozy Aero, včetně renovovaného historického aerodynamického vozu Aero 50.

+67 km za 55 min.

<http://www.automotomuseum.eu/auto.htm>

Zastavení 11.: Liberec-Vratislavice nad Nisou Liberec, okres Liberec, Liberecký kraj.

+52,5 km za 34 min.

<http://www.automuzeum-liberec.cz>

Zastavení 12.: Mladá Boleslav okres Mladá Boleslav, Středočeský kraj. Muzeum Škoda v Mladé Boleslavi.

+64,5 km za 48 min.

(<https://museum.skoda-auto.com/basic-information/about-museum>)

Zastavení 13.: Praha, Národní technické muzeum. Velká výstava různých dopravních prostředků, Aero 50 bývalého prezidenta Beneše.

+91,9 km za 1:02 hodiny .

<http://www.ntm.cz/cs/enexpoze/doprava> a muzeum trabantů v Praze

Dodatek mezi zastavením 2. a 3.: Muzeum retro automobilů ve Strnadicích.

Dodatek mezi zastavením 9. a 10.: Cabrio Gallery Dobřenice č. 220. Návštěvu je nutné dohodnout předem, vstup většinou zdarma v sobotu, občerstvení je možné zajistit, objekt je bezbariérový včetně toalet.

https://cs.wikipedia.org/wiki/Karel_Loevenstein http://www.pametnaroda.cz/witness/recording/id/4351/#cs_3194.

Muzeum veteránů Radovesnice II u Krakovan u Kolína – bez aerovek.

www.muzeumradovesnice.cz

Dodatek mezi zastavením 10. a 11.: Muzeum socialistických vozidel v Železném brodu

Dodatek mezi zastavením 13. a cílem: Muzeum sportovních automobilů v Lánech u Stochova (u Kladna) Aero Minor Sport

<http://www.auto-muzeum.cz/cs/location-access>

Michael Strauch



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 15 - 17 – LED osvětlení u veteránů.

str. 17 - 18 – Vývoj a funkce labyrintů motorů A 30 a A 50.

str. 18 - 20 – Jak k nám přijel Rekord.

str. 20 - 21 – Úprava zadních svítilen Scintilla.

str. 22 - 23 – Z historie STK - 9. část.

str. 23 – Inzerce.

* * *

Dynamo „Magneton“ pro AERO 30

Údaje dynama:	Výkon:	100 W
	Jmenovité otáčky:	900 ot./min.
	Dynamo začne nabíjet při	560 ot./min.
	Maximální otáčky:	5000 ot./min.
	Váha:	8,35 kg

Údaje opsány z výkresu č. 35 466 fy Magneton.

Petr Klusák

LED osvětlení u veteránů

LED svítidla si z našeho deního života už ani nedokážeme odmyslet. Před několika lety Evropská unie zakázala běžné žárovky a ty postupně mizí z našeho trhu. Nechci tady toto snad dobře míněné rozhodnutí z ekologického hlediska posuzovat, jeho vliv na životní prostředí je komplexnější, než by se mohlo zdát. V moderních motorových vozidlech se dnes setkáváme s LED osvětlením u všech aplikací, od koncového světla až po hlavní reflektory.

Věnujme se teď raději našim veteránům. Důležitým hlediskem je spotřeba energie ve srovnání s výkonem dynama. Dynamo u Aero 30 má výkon 90W při jmenovitých otáčkách a pro jízdu v noci (nebo za použití denního svícení) můžeme počítat s následující spotřebou: Hlavní světla 35+35 W, koncová světla 5+5 W, to už je dohromady 80 W, k tomu ještě spotřeba zapalování a pod. Celý výkon dynama je spotřebován a baterie se svou kapacitou 77 Ah musí dodávat energii pro další spotřebiče jako brzdu a světla nebo směrovky a není nabíjena.

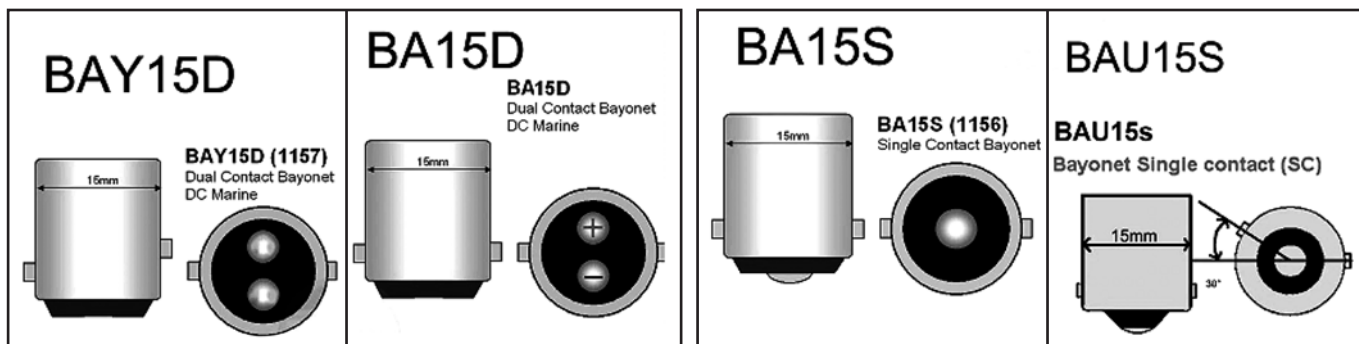
Pro použití LEDek vycházím v první řadě z podmínky zachovat vnější vzhled všech osvětlovacích těles. Naši veteráni často používají 6 V soustavu, větší nebo novější už také napětí 12 V. Z důvodu původnosti by toto taky mělo zůstat zachováno.

Nejjednodušší metodou je nahradit stávající žárovku odpovídající LEDkou. V dnešní době je na trhu poměrně široký sortiment 12 V LEDek, výběr pro 6 V je menší. Tyto LED žárovky se vyznačují podstatně menším odběrem proudu při srovnatelné svítivosti. Je důležité sledovat polaritu. Vzhledem k tomu, že LED jsou polovodiče, mají kladný (+) a záporný (-) pól. Je tedy důležité zohlednit, jestli je ukostřený kladný nebo záporný pól baterie. Někdy taky dochází k rozměrovým problémům, ne všechny LED žárovky mají dost místa v původním světle. Problémem taky někdy může být, když chceme původní zadní světlo předělat ze dvou funkcí (koncové a brzdové světlo) na 3 funkce (koncové + brzdové + směrové světlo) Rád bych tady poukázal na některé možnosti řešení, některé z nich jsem také použil na svých veteránech.

1. Zadní světla

V první řadě si musíme definovat požadované funkce (dvě nebo tři) a ověřit, jaké typy objímek jsou použité. K tomu je tady malý výlet do výčtu běžně používaných objímek:

- a. Zadní světlo má dvě sufitové žárovky (tyto mohou být různých délek). Je jasné, že klasická sufitová žárovka může mít jenom jednu funkci.
- b. Zadní světlo má jednu BA15S a jednu sufitovou objímku. I v tomto případě má každá z nich jenom jednu funkci (často např. u lampy Bosch QA80).
- c. Zadní světlo má dvě BA15S objímky – i v tomto případě je každá jenom na jednu funkci.
- d. Zadní světlo má jednu objímku BA15D pro dvouvláknovou žárovku a jednu další objímku pro jednu funkci. Existuje mezitím několik verzí objímek BA15D, tyto se liší umístěním výstupků: BA15D má dva výstupky ve stejné výšce a oproti sobě na 180°, BAY15D má výstupky oproti sobě, ale v různé výšce, objímka BAU15S má dva výstupky na 150°, poslední dvě verze objímek zaručují správnou orientaci žárovky ve světle.

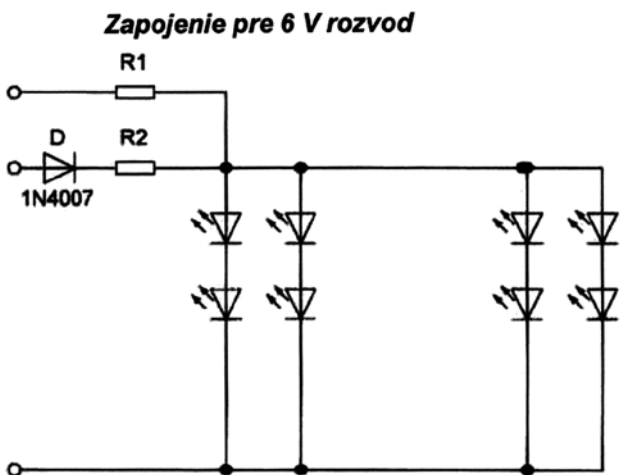


Obr. 1 Patice žárovek BA15?

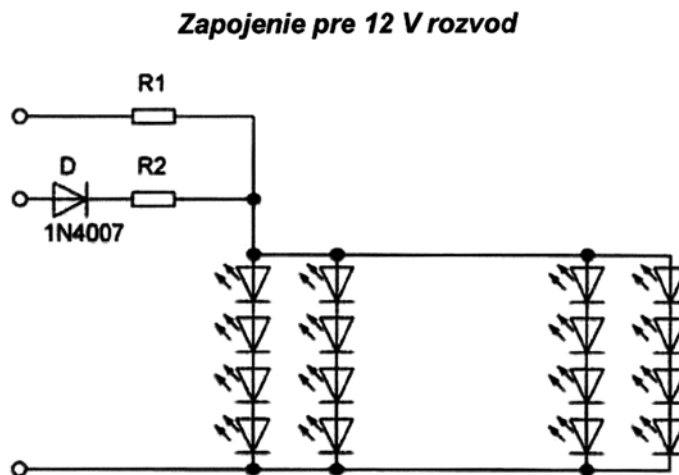
V této úvaze jsem mlčky ignoroval funkci osvětlení SPZ, ve většině případů je obstarána žárovkou koncového světla. Důležité je, aby zadní lampa měla příslušný výřez. Jiná situace nastane, když je SPZ osvětlena samostatnou podélnou svítilnou nebo když je použita průsvitná SPZ přesvětlená zevnitř, jako např. u BMW 327, Tatra 87, Mercedes 230 a podobně. Rozhodli-li jsme se použít LED žárovky jako přímou náhradu klasické žárovky, tak se nejlépe obsloužíme přes internet.

2. Zvláštní řešení pro zadní světla

Z bezpečnostních důvodů je často dobré, když se povede zvýšit jas koncových a brzdových světel použitím LEDek. Všichni víme, jak je poznatelné třeba brzdové světlo za slunečního dne u vozidel se 6 V soustavou. Existuje možnost osadit celoplošně plochu zadního světla soustavou několika LEDek a příslušně je zapojit. Jsou řešení, kde část LEDek je určena pouze pro koncové a část je určena jenom pro brzdové světlo. Já jsem u svých vozidel zvolil řešení, kde všechny LED jsou použity pro obě funkce a s plným jasnem fungují jako brzdové světlo a s redukováným jasnem jako koncové světlo. Toto řešení simuluje dvouvláknovou žárovku nejlíp. První takové zapojení nám postavil před léty kamarád Miro Takáč (už nás sleduje z nebe) na našem MB 230. Tady je část jeho tehdejšího popisu řešení.



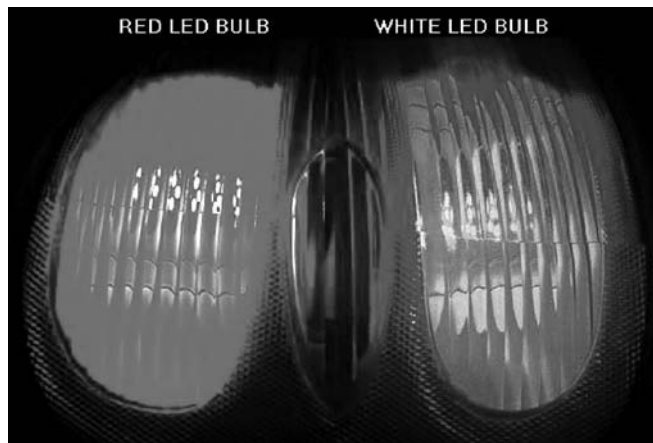
Obr. 2 Zapojení pro 6 V



Obr. 3 Zapojení pro 12 V



Obr. 4 Zadní světlo MB 230



Obr. 5 Červené skličko a bílá nebo červená LED za ním

Je důležité rozlišit zapojení pro 6 V nebo 12 V, ty dvě nebo 4 diody v sérii jsou nastaveny na jejich provozní napětí a příslušný proud. (Platí Ohmův zákon.) Odpor R1 se vypočte tak, aby tekla nominální proud podle katalogu diody, odpor R2 nastaví nižší proud pro koncové světlo. Přidavná dioda odděluje oba vstupy. Nebudu se zde zabývat detailem výpočtu, mezitím existují elegantnější řešení.

Když máme možnost umístit desku s LEDkami dále od

sklička, je nápadnost jednotlivých LEDek menší. Obrázek zkresluje, protože fotoaparát s automatickým nastavením expozice se orientuje ne jednotlivé světelné body.

– dokončení příště –

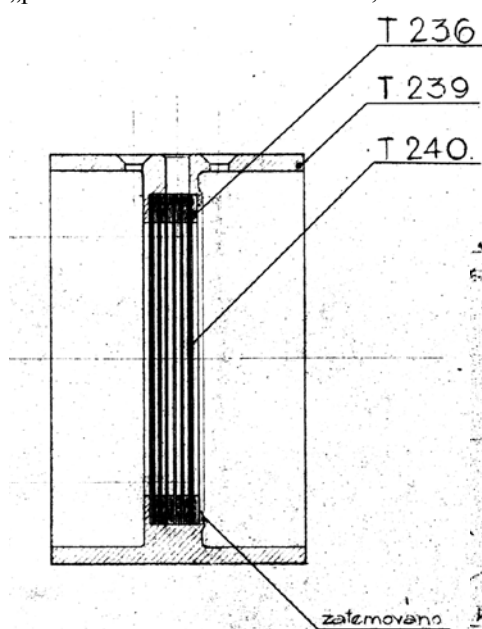
Daniel Dick

Vývoj a funkce labyrintů motorů A 30 a A 50

Kdysi jsem jezdil za panem Halounkem do Hradce Králové a rád vzpomínám na jeho odborné výklady ke strojním částem aerovek. Jedno jeho „školení“ se týkalo konstrukce a funkce labyrintů.

Víme, že labyrinty mají u dvoutaktního motoru zabránit přepouštění směsi mezi jednotlivými komorami karтеру a úniku směsi kolem klikového hřídele z karтеру ven. Pan Halounek byl propagátorem kroužkových labyrintů a jím rekonstruované motory byly těmito labyrinty vždy vybaveny. Je nutné dodat, že továrna kroužkové labyrinty nedělala. Jak to tedy původně s labyrinty bylo?

Z výkladu p. Halounka si pamatuji, že mi popsal a ukázal dva druhy labyrintů, montovaných továrnou do motorů A 30 a A 50. Prvním provedením byly labyrinty pouze s přepouštěcími komůrkami (obr. 2) a druhým provedením byly labyrinty s duralovými žebry (obr. 1). Dlouho jsem se domníval, že oba typy labyrintů byly montovány do „třicítek“ i „padesátek“. Z dostupné technické dokumentace i výkresů ale vyplývá, že komůrkové labyrinty byly jen ve „třicítkách“ a žebrové jen v „padesátkách“. Je nutné zdůraznit, že v motorech nejdou zaměnit – mají zcela jiné vnější průměry i průměry pro ložiska.



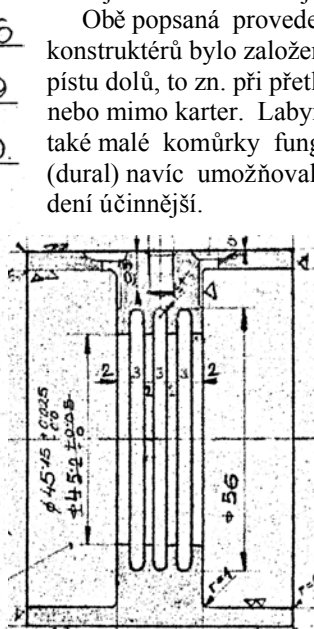
Středový labyrint T 238

T 236 – distanční vložka žeber labyrintu

T 239 – pouzdro střed. labyrintu

T 240 – žebro předního a středního labyrintu

Obr. 1



Středový labyrint L 12

Obr. 2

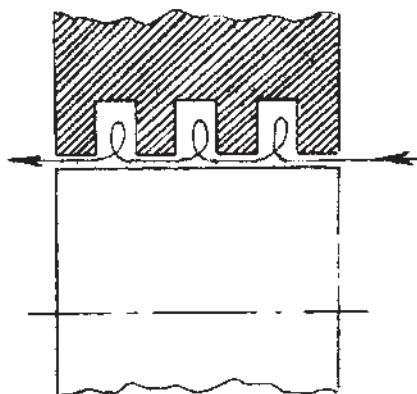
Obě popsaná provedení fungovala v podstatě na stejném principu. Řešení konstruktérů bylo založeno na myšlence postupného plnění komůrek při pohybu pístu dolů, to zn. při přetlaku v karтеру, a tím menší únik směsi pod vedlejší píst nebo mimo karter. Labyrint s duralovými žebry měl mezi jednotlivými žebry také malé komůrky fungující stejně jako u prvního řešení, ale materiál žeber (dural) navíc umožňoval menší vůli mezi žebry a klikou. Tím bylo toto provedení účinnější.

Na schématech středových labyrintů (obr. 3 až 5) jsou všechna tři provedení. Při přetlaku pod pístem v jedné komoře karтеру vzniká podtlak v sousední komoře karтеру, kde stoupá píst nahoru a nasává do komory karтеру směs. U středového labyrintu v tuto chvíli plně nefunguje myšlenka postupného plnění komůrek. Současný podtlak a přetlak v sousedních komorách karтеру téměř ignoruje přepouštěcí komůrky a směs z velké části uniká nutnými výrobními vůlemi.

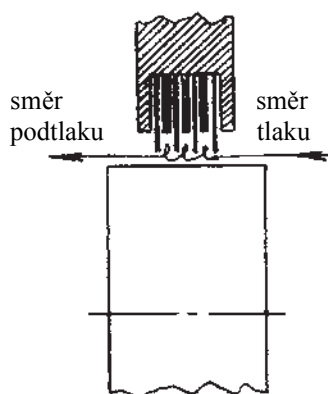
Na schématických obrázcích jsou nakresleny přehnaně velké výrobní vůle, aby bylo názorněji vidět, kudy proudí unikající směs. Na třetím schématu s těsnícími (pístními) kroužky je vidět značně omezenou dráhu unikající směsi – labyrint je velmi účinný.

Podívejme se na problém úniku směsi z jiného hlediska. Při 420 ot./min. se motor otočí 7 x za 1 sek. a při 2400 ot./min. je to již 40 ot. za 1 sek.! Přetlak a podtlak se v komorách karтеру střídají tak rychle, že směs z komor v podstatě neuniká. Proč se tedy tak

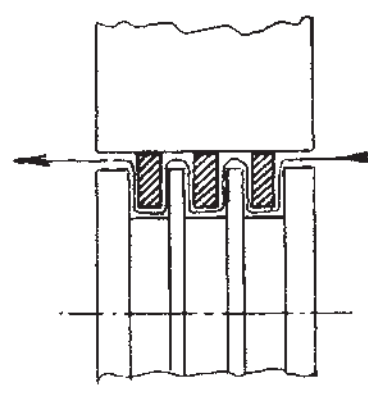
dbá, aby k úniku směsi nedocházelo nebo aby byl únik co nejmenší? Pochopitelně je to kvůli úniku směsi při startování, to zn. při velmi malých otáčkách. Z toho je patrné, proč aerovky nešly natočit klikou a velmi problematicky nastartujeme motor při nedostatečně účinné baterii. Při ručním startování klikou hraje také roli příliš pomalá komprese ve spalovacím prostoru válce, protože část směsi stačí uniknout výfukovým kanálem.



Obr. 3 – komůrkový labyrint



Obr. 4 – žebrový labyrint



Obr. 5 – kroužkový labyrint

Na fotografiích (obr. 6 – 8) je pro představu rozebraný a sestavený žebrový labyrint z motoru A 50.



Obr. 6



Obr. 7



Obr. 8

Na fotce (obr. 9) je klasický „třicítkový“ komůrkový labyrint. Poslední dvě fotografie (obr. 10 a 11) jsou záhadou. Jedná se o přední žebrový labyrint, ale je z „třicítkového“ motoru! Labyrint je proveden profesionálně a v žádném případě to není a ani nemůže být úprava labyrintu z motoru A 50. Žebrový labyrint byl v motoru pouze tento! Že by továrna pokusně vyrobila několik modernějších žebrových labyrintů i pro motory A 30? Jak již bylo řečeno, nikde není o tomto provedení žádná zmínka. Pokud se někdo ze čtenářů setkal s těmito labyrinty u „třicítky“, tak ať se s námi o zkušenost podělí.



Obr. 9



Obr. 10



Obr. 11

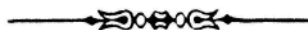
Závěrem je možné říci, že při použití účinných kroužkových labyrintů by měly na středových labyrintech postačovat 3 kroužky a u krajních labyrintů 1 až 2 kroužky.

Jen pro zajímavost; kdysi jsem se dočetl, že vysokoobrátkový dvoutaktní motor s elektronickým zapalováním má maximální limit otáček kolem 11.000 ot./min., což je neuvěřitelných 183 ot./sek.!

– JK –

Foto obr. 6 až 8 – Michal Fiala

Foto obr. 9 až 11 – Lád'a Mayer



Jak k nám přijel Rekord

– část třetí –

Při pátrání po alespoň nějaké dokumentaci k Rekordu jsem narazil na několik fotografií ze soukromého archivu bývalého zaměstnance Aerovky. Na jednom z prototypů mě zaujalo zapalování dvěma dvouvývodovými cívkami (obr. 5), stejné uspořádání má i Rekord v NTM (obr. 6), náš Rekord má již rozdělovač (obr. 7). Přístrojová deska se různí od provedení (obr. 1, 2, 3), ale co nás potěšilo, že ve voze byly zachovány původní přístroje a veškerá „bižuterie“, která se jen velmi těžko shání. Zvláště hodiny s nápisem Aero na ciferníku (obr. 4), stačilo natáhnout a hned se rozeběhly. Ten pocit asi nemusím nikomu popisovat ☺.



Obr. 1



Obr. 2



Obr. 3



Obr. 4

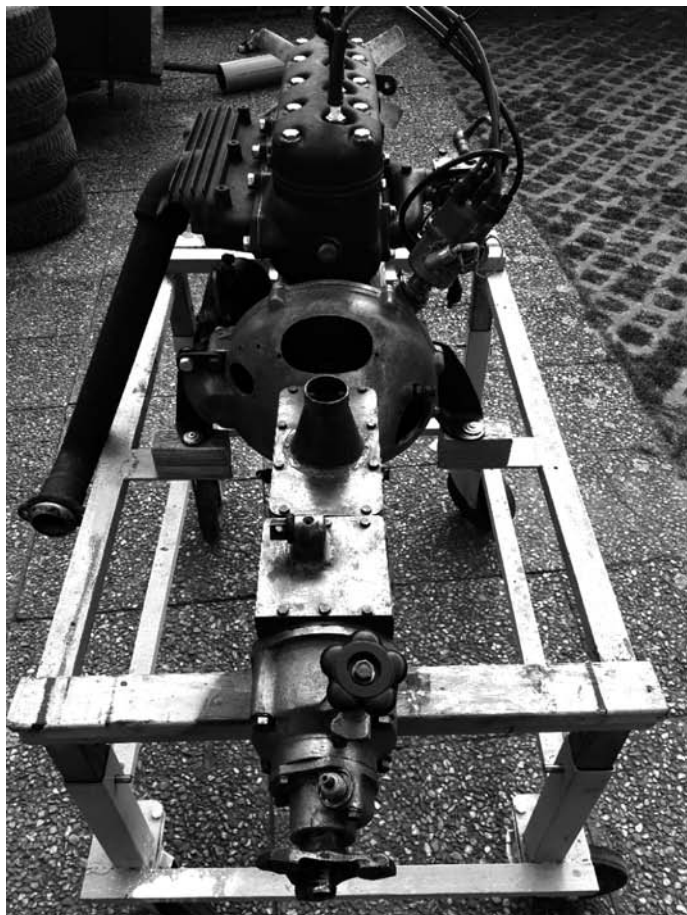


Obr. 5



Obr. 6

I když ne úplně všechno se dochovalo. Do předních blatníků byly vsazeny reflektory z Octavie a do zadních koncová světla z Tatry 603, údajně to byl požadavek STK ze sedmdesátých let. Z původních světlometů se zachoval pouze jeden rámeček nezvyklého kapkovitého tvaru. Začali jsme pátrat na internetu (na tohle je k nezaplacení) po typu vozu, ze kterého byly použity. Předpokládal jsem, že si kvůli několika prototypům nenechali vyrábět speciální světla. A povedlo se, po delším hledání jsme je identifikovali na Fordu Taunus ze 40. let. Ale kde je dneska vzít? Dal jsem na radu kamarádů a vyrazili jsme se synem Honzou na burzu do Mannheimu, tam prý seženeme všechno. Byla to pravda, bylo tam všechno, jen ta světla ne. I když skla do světlometů jsme nakonec našli a koupili, máme aspoň do foroty ☺. A zase přišel na řadu internet a po týdnu Honza hlásil úlovek na jednom aukčním portále. Bohužel kurs koruny k euru je takový, jaký je, ale co naděláte, když světla byla kompletní, a jediná. (obr. 8). Tak už je jen vsadit do blatníků, s čímž mi pomohl šikovný kamarád Tomáš z Líšnice, nechat nachromovat rámečky, postříbřit paraboly, a pokračování příště.



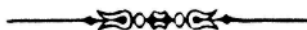
Obr. 7



Obr. 8

Jindra Šlesinger

– pokračování příště –



Úprava zadních svítilen Scintilla

Mnoho aerovek je vybaveno zadními svítilnami Scintilla, které jsou osazeny pouze dvěma žárovkami – koncovým a brzdovým světlem. I historický automobil však musí být vybaven blinkry a to vyžaduje buď další svítilny, což naruší originalitu, nebo osadit do původních svítilen jednu ze žárovek dvouvláknovou.

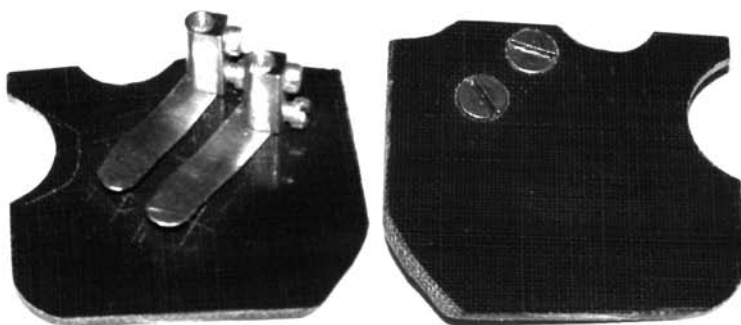
Po velmi dokonalé opravě a chromování krytů svítilen jsem se rozhodl upravit vnitřek pro dvouvláknové žárovky.

Svítilna Scintilla je konstruována tak, že dva šrouby M 8 osazené v bakelitovém šasi svítilny, slouží pro připevnění a zároveň k ukotvení středových kontaktů patič žárovek. S původním připojením žárovky, která bude sloužit jako blinkr, není zapotřebí nic upravovat. Pro dvouvláknovou žárovku (brzdové a koncové světlo) je však úprava dost náročná.

Nejdříve je nutné přepojit spodní kostřící kontakt (ten, který je spojen se šroubem M 8) na prstence, ve kterém bude usazena dvouvláknová žárovka. To provedeme tak, že kontaktní pérko opatrně ohneme do svislé polohy vůči šasi svítilny. Na pérko přiletujeme kousek vodiče, který připojíme do šroubového přívodu prstence – obr. 1. Druhým krokem je mírně násilně prohnutí prstence tak, aby do něj správně dosedla dvouvláknová žárovka. Ta má v patici vymezovací kolíčky vzájemně posunuté, aby žárovka do prstence nešla osadit obráceně. To docílíme právě prohnutím prstence, což je patrné rovněž z obr. 1.



Obr. 1.

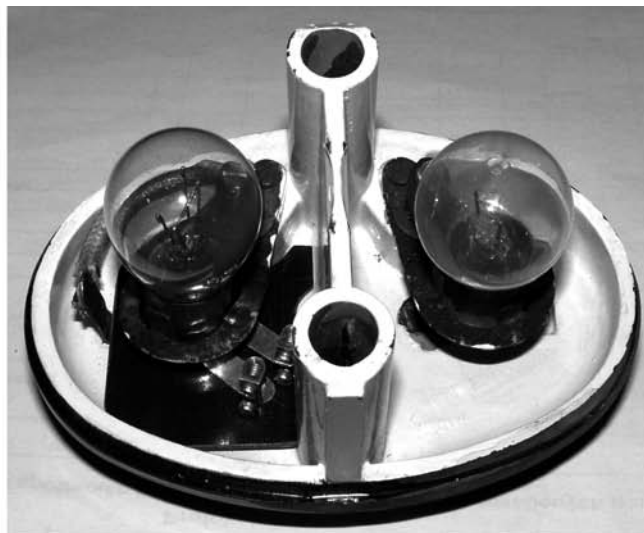


Obr. 2
Hotová kontaktní destička.

Potom vyrobíme z PERTINAXU (síla cca 1,5 mm) destičku pro pružné přívodní kontakty. Destičku po obvodu upravíme tak, aby se při vsunutí pod kontaktní prstenec nemohla posunovat. Na obr. 2 jsou patrná vykrojení destičky, ta ji fixují za kulaté výstupky šasi svítilny. Destičku není nutné v šasi více upevňovat. Poté osadíme destičku pod prstenec, do prstence dáme žárovku a na destičce označíme místa kam budou směřovat pérové jazýčky. Kontaktní pérové jazýčky vystříháme např. z kontaktů ploché 4,5 V baterie. Pro připojení přívodních vodičů použijeme kontaktní trubičky z lámacích svorkovnic (tzv. čokolád). Ideální je použít trubičky s průměrem otvoru cca 2,5 mm. Po vyjmutí šroubků vyřízneme do otvoru závit M 3 a pomocí šroubků M 3 se zapuštěnou hlavou přišroubujeme trubičky přes pérové jazýčky k destičce. Šroubky M 3 musí být zkráceny tak, aby zasahovaly max. do polovin trubiček. Potom je zajistíme jedním ze šroubků trubičky. Druhý šroubek slouží k připojení vodiče – obr. 2. Výsledek je patrný na obr. 3 a 4.



Obr. 3.



Obr. 4.

Vnitřní výztužný plech pro uchycení skel je vyroben z nerezového plechu (max. 0,5 mm). Kruhová pera jsou ze svářecího nerezového drátu Ø 2 mm. Barevná skla i boční sklo (plexi) jsou podmazány silikonem, aby do svítilny pokud možno nezatékalo – obr. 5.

Vnitřní výztužné plechy byly dříve přinýtovány, což bych nedoporučoval, aby nepraskl mosazný plech krytu svítilny. Nýty jsou nahrazeny nerezovými šroubky M 3 s vyleštěnými půlkulatými hlavami. Hlavy šroubků sice nepůsobí příliš esteticky, ale můžeme je upravit tak, aby byly bez zářezů pro šroubovák. Průměr hlav šroubků přiměřeně zmenšíme. Vizualně potom působí jako hlavy nýtů. Na obr. 6 je pro představu takto upravena hlava jednoho šroubku (vlevo dole).



Obr. 5.



Obr. 6.



Na závěr jedna zajímavost. Původní červená skla svítilek jsou velmi tmavá a na slunci není svícení téměř vidět. Do svítilek Scintilla přesně pasují průměrem barevná plexiskla (červené a oranžové) ze světla pro Felicii ze 60. let – obr. 7. Myslím, že tato světla byla i na „Spartaku“ (Škoda 440). Pochopitelně se musí z původního plexi krytu vyříznout jen kruhové části. Na obr. 5 a 6 jsou v krytu svítidla Scintilla tato plexiskla osazena.

Výsledek celé opravy a úpravy byl nad očekávání a musím se přiznat, že jsem je na aerovku radši nenamontoval.

Obr. 7.

– JK –

Z historie STK (Stanice technické kontroly)

9. pokračování.

Aero v STK ..., ale i jiná vozidla!

Brzdové svítilny

Velmi důležitým prvkem osvětlení automobilu jsou brzdové svítilny. Každé vozidlo musí být vybaveno dvěma brzdovými svítilnami se světlem červené barvy. Pro úplnost, vozidla registrovaná od 9.2.1999 musí být vybavena střední (nesprávně třetí) svítilnou červené barvy. Na starší automobily lze střední brzdovou svítilnu dodatečně namontovat.

Intenzita vyzařovaného světla brzdových svítilen musí být vyšší než zadních obrysových svítilen. Takové standardní osazení žárovkami 21 W a 5 nebo 10 W.

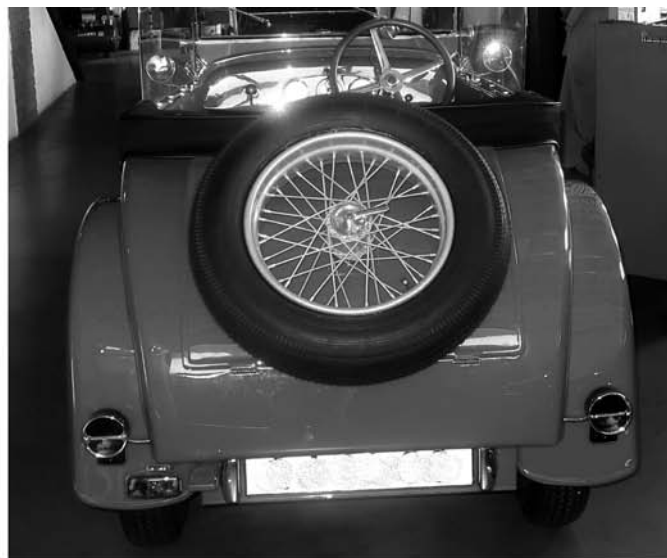
Na vozidle musí být brzdové svítilny umístěny 350 – 1500 mm nad vozovkou a jejich vzájemná vzdálenost nesmí být menší než 600 mm.

Jediným osvětlením na automobilech, které se muselo povinně namontovat na automobily bez rozdílu stáří, jsou **zadní svítilny se světlem do mlhy červené barvy**. Povinnost zadní mlhové svítilny byla pro automobily dovezené nebo registrované od 1.10.1985, ale pro automobily registrované před tímto datem, byla povinnost dodatečné montáže až do 1.10.1997. Na vozidle může být jedna nebo dvě „zadní mlhovky“. Je-li na vozidle jedna, musí být umístěna v levé polovině vozidla v případě montáže dvou „mlhovek“ musí být umístěny symetricky a to ve stejné výšce v rozmezí 250 – 1000 mm od vozovky. **POZOR!** Jejich minimální vzdálenost od brzdových svítilen nesmí být menší než 100 mm!!

Rozsvícení zadní svítilny se světlem do mlhy musí být možné pouze svítí-li potkávací světla nebo dálková světla, nebo i přední světlomety se světlem do mlhy. Musí mít vlastní vypínač a zapnutí zadních „mlhovek“ musí být signalizováno v zorném poli řidiče sdělovačem (kontrolkou) oranžové barvy.



Obr. č. 1. Zde není dodržena podmínka svislé roviny kolmé k rovině vozovky u odrazek, sdružených svítilen a tabulky s registrační značkou. Vzdálenost mezi obrysovými světly je menší než 600 mm. A mlhovka....



Obr. č. 2. Ještě namontovat odrazky a lapače nečistot (zástěrky) a je to jak má být.

Dobrovolně lze na automobil namontovat přední světlomety se světlem do mlhy, které musí být na vozidle umístěny tak, aby jejich vzdálenost od bočního obrysu vozidla nebyla větší než 400 mm, nesmí být výš než světlomety s potkávacím světlem a minimální vzdálenost od vozovky 250 mm. Hodnota seřízení sklonu mlhových světel je stejná jako pro tlumené světlomety nebo dle předpisu výrobce, minimálně sklon je však 5cm/10m. Přední světlomety se světlem do mlhy musí být možné zapnout nebo vypnout nezávisle na dálkových a tlumených světlech a jejich činnost musí být signalizována v zorném poli řidiče sdělovačem (kontrolkou) zelené barvy. Současně s předními „mlhovkami“ musí svítit obrysová světla a osvětlení „SPZ“.

Dalším povinným osvětlením je zařízení k osvětlení zadní tabulky registrační značky, dříve osvětlení SPZ. Barva vyzařovaného světla musí být bílá, musí svítit současně s obrysovými světly a zajistit dobrou čitelnost na vzdálenost nejméně 25 m.

V souvislosti s osvětlením „SPZ“ bych se zmínil o tabulkách s vyznačenou registrační značkou dříve známou jako státní poznávací značka.

Provedení, tj. rozměry, velikost jednotlivých znaků a barevné provedení je dáno vyhláškou, která jako jiné předpisy se již několikrát novelizovala. Tabulka s registrační značkou musí být originál vydaný příslušným úřadem, „druhovýroba“ není dovolena a u tabulek opatřených odrazovou folií by se v případě velkého poškození neměly opravovat ale vyměnit za nové. Na tabulky se nesmí umísťovat žádné nálepky kromě předepsaných legislativou (hologram se státním znakem, červená STK).

Tabulky s registrační značkou musí být umístěny kolmo k rovině vozovky, vpředu a vzadu uprostřed, vzadu není-li to konstrukčně možné tak vlevo. Minimální vzdálenost spodní hrany tabulky od vozovky je 200 mm u přední tabulky a 300 mm u zadní tabulky, maximální vzdálenost horní hrany tabulky od vozovky je 1200 mm.

Malé upozornění, jestliže se svou aerovkou jezdím do zahraničí a nemám „SPZ“ s modrým pruhem Evropské unie, měla by být na vozidle umístěna rozlišovací značka státu (mezinárodní SPZ), která má tvar elipsy o rozměrech 175x115 mm s písmeny „CZ“ o velikosti 80 mm.



Obr. č. 3. Na co se často zapomíná, je minimální vzdálenost 100 mm zadní mlhové svítilny od brzdové svítilny.



Obr.č. 4. Minimální vzdálenost mezi zadními obrysovými svítilnami je 600 mm.

Posledním povinným světelným zařízením na automobilech jsou zadní odrazky červené barvy ne trojúhelníkového tvaru. Automobily, které mají přední zakryvatelné světlomety, musí být vpředu vybaveny odrazkami bílé barvy. Ale to se aerovek netýká.

Zadní odrazky musí být umístěny odrazovou plochou kolmo k rovině vozovky, vzdálenost od bočního obrysu smí být maximálně 400 mm, minimální vzdálenost od vozovky je 250 mm a maximální vzdálenost je 900 mm od vozovky a vzájemná vzdálenost mezi odrazkami je minimálně 600 mm.

Tolerance od svislé roviny odrazky je +/- 3°. Odrazky nesmí být umístěny na závěsech, které se za jízdy volně pohybují.

Vzhledem k povinnosti svítit za jízdy tlumenými (potkávacími) světly nebo denními svítilnami, nabízí se tak možnost dodatečné montáže denních svítilen. Jedním z hlavních důvodů je malý výkon dynama, které ve většině případů nestačí dobíjet akumulátor.

Protože jsou denní svítilny povinné od roku 2000 a nevztahuje se k nim povinnost dodatečné montáže na dříve registrovaná vozidla jako např. pro zadní mlhové svítilny, mohou se k dodatečné montáži použít pouze homologovaná světla pro denní svícení, která mají u homologační značky písmena „RL“. Umístění na vozidle je vpředu symetricky, vzájemná vzdálenost mezi svítilnami je minimálně 600 mm, vzdálenost od vozovky je od 250 mm do 1500 mm. Elektrické zapojení musí zajistit tyto podmínky: svítí samostatně bez obrysových světel, automaticky se rozsvítí po nastartování motoru a zhasnou po vypnutí motoru a musí zhasnout při rozsvícení světel obrysových, potkávacích, dálkových a do mlhy. Denními svítilnami se zabývá předpis EHK č. 87 a 48.

Na závěr ještě poznámka k montáži osvětlení na automobil. Vzhledem k tomu, že umístění jednotlivých druhů osvětlení se vztahuje k rozměrům vozidla, tak připomínám, že do šířky automobilu se nepočítají zpětná zrcátka a pozor, rozměry se vztahují vždy k danému okraji svítící plochy, nikoliv ke středu světlometu!

Pavel Ferro



Soudobá inzerce



Renovace a opravy:

Přebroušení vačky zapalování Scintilla na orig. přípravku Aero Service. Opravy el. přístrojů dle požadavku.
Mobil: 733 130 457

* * *

Prodám: Prodám na „cinkáče“ řemenici dynama a plochý řemen. Obojí nové, nepoužité.
Mobil: 733 130 457

Prodám: Prodám na A 30, 50 vodní pumpu po repasi, vše nové. Mobil: 733 130 457

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

Koupím: Koupím 1 kolo (disk) na Aero 30, model 34 – plný.
Mobil: 608 352 711 – Leoš Prokopec



Poslední, jenž chodí pěšky!

Žert, jenž znovu a znovu ožívá a má přece jen svůj oprávněný podklad: v naší době spěchu sestoupilo auto s výše přepychu a stalo se všeobecně používaným dopravním prostředkem. Třísedadlový roadster Aero, nebo líbivý Faux-Cabriolet Aero, poskytnou dnes již každému možnost mít svůj vlastní automobil. Provozní výlohy tohoto malého elegantního vozu jsou minimální (6l benzínu na 100 km!), jehož robustní motor pracuje skvěle a jeho cena dokazuje, že staré proctví o posledním chodci má přece jen své jádro!

Kč 18.800 - třísedadlový roadster Aero
Kč 22.300 - zavřený Faux-Cabriolet

Smíme Vám poslati prospekt? Učiníme tak s radostí, dáte-li nám svoji adresu.

Aero

TOVÁRNA LETADEL
PRAHA - VYSOČANY

PRODEJNA V PRAZE, NA POŘÍČÍ 28. TEL. 361-40.

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 LXI., číslo 2, r.v. 2021.

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

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

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