



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**



*Nové Hradky – jedna ze zastávek 1. ročníku dálkové jízdy historických vozidel,  
jízda pravidelnosti a spolehlivosti kolem České kotliny*

**č. 4**



## Vážení aerovkáři,

v životě lidském nás provázejí různá výročí. Některá jsou příjemná a oslavujeme je, na jiná bychom ovšem raději zapomněli. Jsou ale i taková, která nestojí ani za řeč a právě takové nyní prožívám. Aerovkářem číslo 4/2021, který právě čtete, vzpomínám 35. rok jeho tvorby. Hned zkraje musím podotknout, že redigování klubového časopisu není zájmová činnost, jak jsem se v začátcích své působnosti domníval, ale je to tvrdá povinnost. Klub nedává časopis odběratelům zdarma, oni si za něj platí. Pochopitelně tyto zákazníky příliš nezajímá, zda má nebo nemá redakce čas na jeho tvorbu. V duchu jsem se musel usmát již několika prohlášením přátel aerovkářů, že se nic nestane, pokud se některé číslo zpozdí nebo dokonce vypustí. No, ponechal jsem to vždy bez komentáře.

Po těch 35 letech si neodpustím drobné kalkulace. Vězte, že práce na jednom čísle Aerovkáře zabere dva víkendy, tedy celé čtyři dny. V jednom kalendářním roce vyjdou 4 čísla, což je 16 dnů práce. V tom není započten čas na shromažďování materiálů ani to, že původně bylo vydáváno pět čísel. Jednoduchými počty dospějeme k výsledku 16 dnů x 35 let je rovno 560 dnů, což je přibližně 1,5 roku každodenní práce (pro 1 den počítám s 10 hodinami), a to bez zmíněného času na sehnání náplně časopisu. Je to moc nebo málo? Nevím, až dosud jsem o tom příliš nepřemýšlel. Redigování našeho časopisu samozřejmě nevyžaduje pouze čas, ale také nějaké ekonomické náklady. Víím, že je to na jedno číslo cca 500,- Kč (papír, poštovné, toner, benzín a pod.). To už ale počítat nebudu, říkám tomu dobrovolná režie redaktora, která s klubem nemá žádnou spojitost. Záměrně také nepoužívám titul šéfredaktor, hlavně proto, že žádní řadoví (ani jiní) redaktori nejsou.

Vždy pro mne vyvstávala zásadní otázka, zda má náš časopis skutečně nějaký hlubší smysl. Potěšujícím faktem je ta skutečnost, že se stále nacházejí odběratelé a zájemci o poznatky s renovacemi, o historii výrobce aj. současné aktivity veteránistů. Nezáměr o časopis by byl výmluvným signálem k ukončení jeho existence. Ze svého hlediska snad mohu posoudit jeho úpravu, obsah nikoliv, ten je výhradně na čtenářích. Současné počítačové možnosti přejí samozřejmě dokonalejšímu vzhledu i obsahu. Víc ale skutečně není v mých silách. Už si nedovedu ani představit zpracování aerovkáře na psacím stroji, jak jsem to činil i já v minulosti. Stávající vzhled a obsah Aerovkáře je také maximum, které si klub může dovolit z hlediska nákladů na tisk.

Ohlédněme se do novodobé historie našeho časopisu a připomeňme si jména těch, kteří se o něj zasloužili. Prvním šéfredaktorem a zakladatelem Aerovkáře byl od roku 1965 JUDr. V. Veleba. Ten však již koncem roku 1966 požádal o zproštění z funkce šéfredaktora. Až koncem roku 1967 byli do výboru ACC zvoleni pánové Bedřich Linha a Karel Voda, kteří měli na starosti propagaci a kulturu. Šéfredaktor byl zřejmě nahrazen kolektivem redakce a teprve počátkem roku 1968 je uveden jako zodpovědný redaktor Jaroslav Svoboda a redaktorkou Jaroslava Brutarová. V roce 1970 se paní Brutarová stává předsedkyní redakční rady a redaktorem je jmenován Jaroslav M. Kuba. Normalizační období zasáhlo tvrdě i do vydávání Aerovkáře a teprve počátkem roku 1974 je zmíněn jako šéfredaktor ing. Jan Jankovec. Není zcela jasné, kdy redakci převzal ing. Karel Jičínský, ale koncem roku 1975 je již uveden na postu šéfredaktora. Následníka Karla Jičínského již znáte a myslím, že je nejvyšší čas jej po těch 35 letech vystřídat ...

Chtěl bych poděkovat všem z vás, kteří obsah Aerovkáře obohacujete svými příspěvky. Doufám také, že mé litanie neodradí dopisovatele od další spolupráce s „redakcí“.

Na závěr se vám čtenářům musím svěřit s malým „tajemstvím“. Za časů, kdy jsem chodil do školy od „základky“ přes „učňák“ až po „průmku“ jsem z duše nenáviděl slohové práce. Považoval jsem je za něco pro život naprosto neužitečného. Se psaním slohů jsem sice žádný zásadní problém neměl, ale než jsem se k tomu přinutil ... Tady se potvrzuje pravdivost přísloví „Odříkaného chleba největší krajíc!“

– JK –



!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



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

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

– red –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



*Dne 9. srpna 2021 zemřel ve věku 76 let*

*pan Pavel Turek*



Pavla Turka jsem poznal v létě roku 1971 při natáčení hraného dokumentu „Jede Turek od Moravy“ o jeho otci Bohumilovi. Pavel, díky své podobě s tatínkem, v něm ztvárnil mladého Bohumila a moje malá aerovka si ve filmu také zahrála. Tam jsme si „padli do oka“ a vzniklo přátelství s celou rodinou. Pavlova maminka Růženka mně říkala: „Jirko, Pavel na motory není, to je koňák“, (miloval koně) tak to úplně pravda nebyla. Díky svému citu ke koním a jejich pohybu uměl zacházet s citem i s těmi HP a na co nebo do čeho se posadil, s tím spolehlivě jezdil. V sedmdesátých letech byl mým spolujezdcem na vzpomínkových jízdách 30.000 km Bohumila Turka. S manželkou Evžení se v roce 2015 účastnili Evropského setkání aerovkářů v Harrachově a Pavel byl opět mým spolujezdcem. Aerovkáři se s Pavlem také setkali v roce 2019 při oslavách 100. výročí založení firmy Aero v leteckém muzeu Kbely. Nemohu nezpomenout na setkání Pavla s paní Mariannou Kabešovou v ratměřickém zámku.

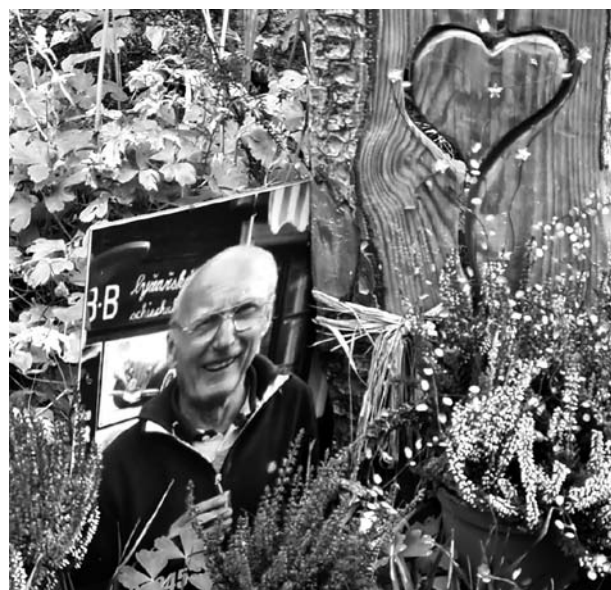
Bohužel, jsou to jenom vzpomínky a nic dalšího společného nebude. Pavle, chybíš mi.

Jiří Zítek



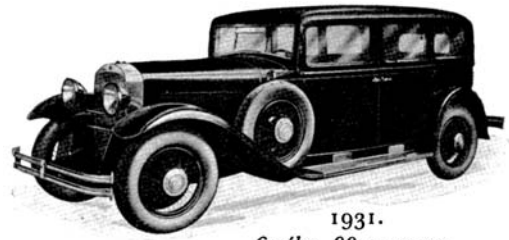
Smutné loučení dokáže být i veselé. Důkazem toho je vzpomínkové setkání na Mílu Balabána v jeho milovaném Harrachově, uspořádané rodinou 17. července na jeho počest. Nejen, že proběhla jízda pravidelnosti historických vozidel z města na doskočiště obřího můstku, ale i okružní závod kolem Harrachova. Vkusné a nenásilné posezení v areálu koupaliště korunoval symbolický přípitek u čerstvého Mílova hrobu prostřednictvím zdařilé a výstižné fotografie, s použitím ovšem již reálného rumu zde připraveného. Báječný nápad i příslib přetrvávající náklonnosti rodiny k aeropřátelům. A naopak.

Eva Boubelová a Josef Kňourek





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

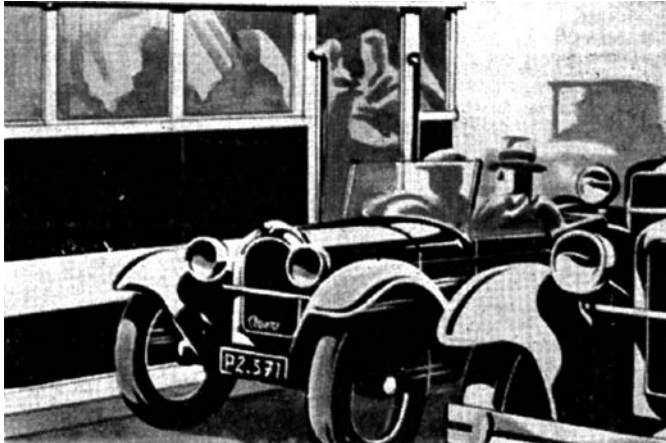


1931.  
6-válec, 88 × 120 mm.

## Několik slov na téma „Uliční a jízdní řád pro Hlavní město Prahu“ (1933)

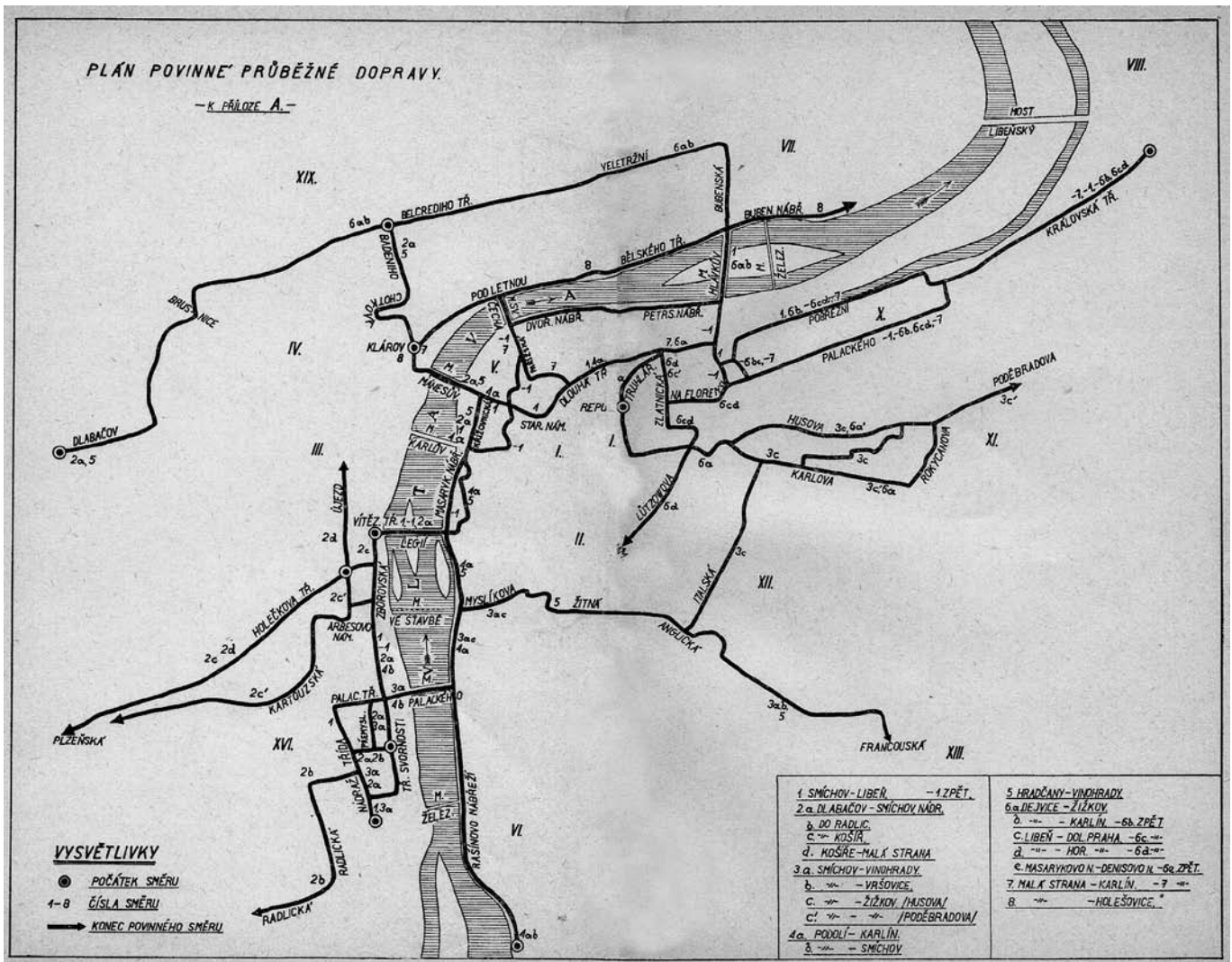
Omluva: Tento příspěvek měl vlastně být zveřejněn v minulém čísle Aerovkáře, v němž se ovšem na str. 5 a 6 objevil příspěvek náhradní. Stalo se mi totiž, že jsem archivní materiál pro následující článek někam v počítači uložil a nemohl jsem jej najít. Proto se vám, milí čtenáři, tímto za své „selhání“ omlouvám.

Karel Jičínský



Poměrně brzy po vzniku Československé republiky byl dne 17. prosince 1921 vydán Uliční a jízdní řád pro policejní obvod pražský. Během následujících let bylo nutno jeho předpisy upravovat řadou vyhlášek, které nevyřešily celou řadu otázek, týkajících se zejména provozu motorových vozidel. Navíc se celý tento komplex stal zcela nepřehledným. Proto Policejní ředitelství vydalo nový řád s názvem „Uliční a jízdní řád pro Hlavní město Prahu“ s účinností od 1. září 1931.

V Komentáři k němu je na 248 stránkách rozebráno 90 paragrafů, k tomu je připojena šestistránková Příloha A k §36 („Směr průběžné dopravy nákladních vozidel“), dále 24 stránek Přílohy B k §73 („Všeobecné předpisy o regulaci dopravy“) s uvedením ulic, náměstí a silnic, jež jsou uzavřené,



polouzavřené (vyloučena jsou vozidla pomalá), částečně uzavřené (zakázána je průběžná doprava těžkých nákladních automobilů) a jednosměrné. Změny mohou být upraveny vyhláškou <sup>1)</sup>. V Příloze C jsou na jedné stránce „Nařízení o průjezdu Hradem“. Příloha D (1 stránka) obsahuje „Jízdní řád pro Střemovku“ a Příloha E na sedmi stránkách „Předpisy o příjezdu a odjezdu k divadlům a jiným významným budovám (biografům a jmenovitě k Poslanecké sněmovně, Lucerně a Národnímu museu). Následujících 14 stránek je věnováno „Přehledu ulic“ v nichž nařizeno jest omezení dopravy (s poznámkou, že „zákaz dopravy ručními vozíky, jízdy na kolech jízdních, na koni a psími potahy platí t o l i k o pro jízdu ve směru p o d é l n é m).

Na závěr je dvoustránkový „Plán povinné průběžné dopravy“ k Příloze A a na 19 stránkách INDEXu jsou i některé zajímavosti, např. Bezpečnostní orgány: neuposlechnutí jich, odmouování jim, pokutování pořádkové, použití zbraně; Děti: ponechání jich v jízdní dráze; Doprava: mrtvol infekčních; Dříví: štípání na ulicích; Elektrické dráhy: vyhazování předmětů z vozů; Hloučky chodců: tvoření; Chodci: nošení lampionů; Chodníky: stavění a válení sudů, zákaz vedení velocipedů; Kola jízdní: zákaz používání houkaček; Koňské povozy: spaní řidičů při jízdě; Kupci: zákaz lákáni; Nemocní: na jízdních kolech; Ochrana: zapřažených tahounů; Omezení: pro dětské kočárky; Otevřený výfuk: zákaz; Pohánění: zvířat; Práskání bičem: zákaz; Psi: bez dozoru, kousaví, používání a vodění; Retrovisér; Řezání křižovatek; Řidiči: jednání s obecnstvem, nepřístojnosti, opilost; Sáňkování na ulicích; Směrový přístroj: po provedení zahýbání musí býti přístroj směrový ihned postaven na „rovně“; Stáda dobytka: osvětlování; Vojenské osoby: jízda na koni; Znamení stráže: povinnost uposlechnouti, při jízdě Hradem; Zvířata nemocná, slepá atd. ; Železné obruče;

<sup>1)</sup> Novinkou v pražské dopravě bylo na jaře 1937 rozdělení ulic na hlavní a vedlejší. Hlavní byly označeny a vozy na těchto tepnách jedoucí mají mít přednostní právo před vozy vyjíždějícími z postranních ulic.

Připravil Karel Jičínský

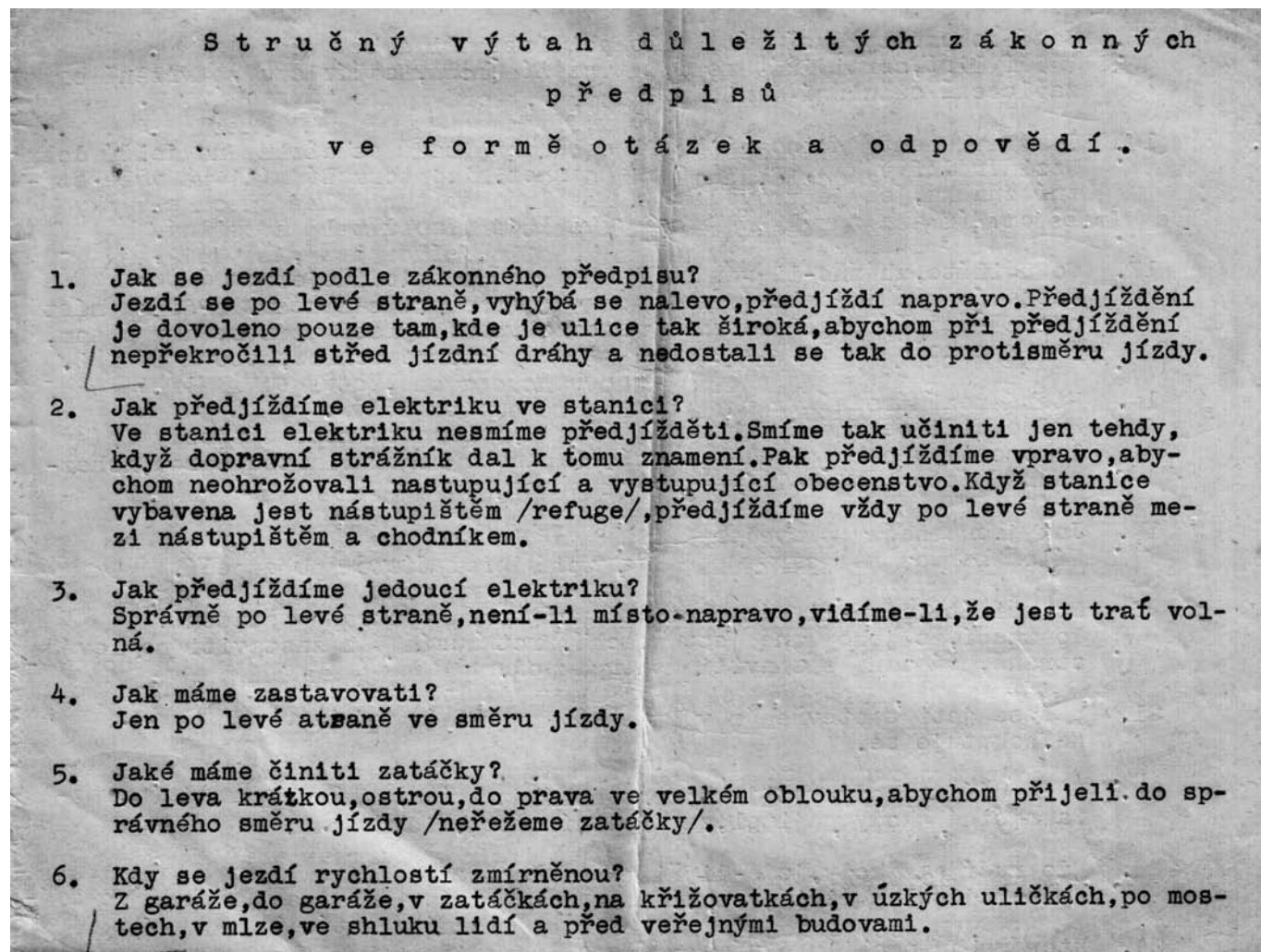


## Otázky a odpovědi z dobových předpisů silničního provozu

– 1. část –

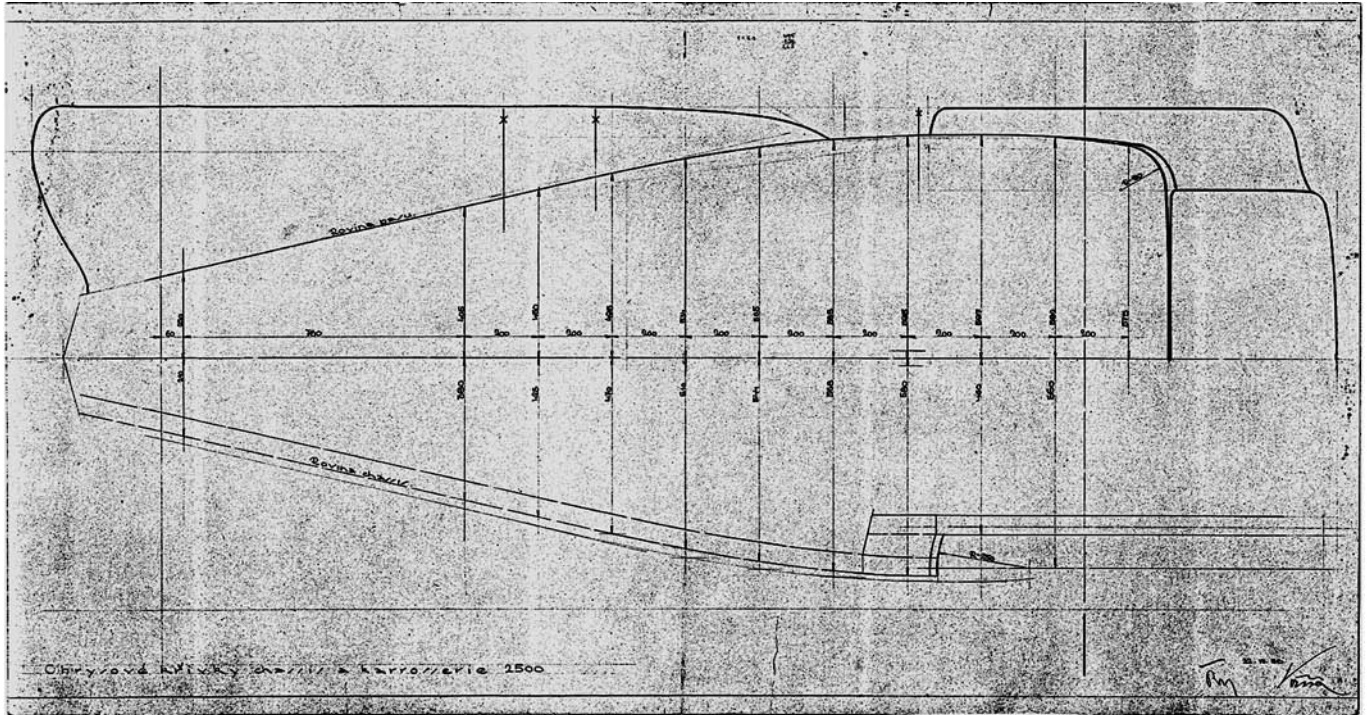
Pan Vladimír Němeček nám zaslal otázky a odpovědi z dobových předpisů silničního provozu. Nepodařilo se zjistit, zda otázky sloužily pro zkoušky ke získání tehdejšího Vůdčího listu. Z dnešního pohledu působí některé otázky až úsměvně, ale jsou tam i takové, na které bychom asi odpovědět nedokázali. Myslím, že otázky z techniky vozu jsou zajímavé i dnes a hlavně pro nás veteránisty.

Celkem je otázek 108, ale jsou vynechány položky 8 až 12.



## Návrhy karoserií vozů AERO ing. Voříška

Originál výkresu je z 22.8.1933. Text na výkresu „*Obrysové křivky chassis a karrosserie 2500*“ napovídá, že se pravděpodobně jedná o návrh budoucí AERO 50. Co znamená číslo 2500 se však můžeme jen dohadovat nebo by někdo věděl něco bližšího o tomto návrhu?



### AERO-SPEXOR AFRIKOU

#### Několik postřehů z putování AERO-SPEXORu

– 3. část –

Aerovky vyrazily do pouště na Leptis Magnu, ale bílá aerovka zpět do Tripolisu.

*Strážce u brány (pozn. red.: v Leptis Magna) chtěl od každého pět lir, nebo nějakou žurnalistickou legitimaci.*

*Pan Suda mu ukázal certifikát od Aerovky a řekl, že je to stejně anglicky, že tomu nebude rozumět.*

*Zasalutoval a dal nám gratis průvodce.*

*Hrstka dělníků vyhrabává z písku štíhlé sloupy, basény koupelen a mramorová těla Apollonů, kolem kterých chodily římské slečny a říkaly: „Ten je, vid!“*

*Nedaleko tahají ze země bohyni a dozorce nadává, že jí ukopli nos. Sláva světa!*

*Toho večera, když jsme v pokoji divného hotelu v Misuratě ohřívali spájecí lampou v železném kotlíku konzervy, obrátil se inženýr Petříček na pana Lobosického a děl jemně:*

*„Poslouchejte, proč vy jste vlastně tu aktovku se všemi našimi penězi položil v tom paláci na schody? Proč takovou věc neдрžíte celý den v ruce!“ „Plno arabských kluků kolem nás, koukají, kde co máme!“ přidal jsem si.*

*„To máte tak, pánové, to právě pro ty zloděje!“ povídá důvěrně Lobosický, „já ji chtěl udělat nenápadnou!“ ...*

*Přišla k nám paní domu, že vedle v krčmě tančí Arabky a že je tam veselo.*

*Jestliže člověk usíná, aby z jitra opustil válcovanou cestu a pustil se po stopě karavan k obratníku raka, vynechá Arabky.*

*Myslí spíš, jak je to s těmi kameny, které vůdcové karavan zabodávají v poušti do země.*

Výprava pokračovala dále na jih. Velbloudí karavany zvládají vzdálenost 400 km z Misuraty do Honu za jedenáct dní, ale naši cestovatelé si ji naplánovali na jediný den.

*Než dojeli bílí vojákové ke třem branám saharského Honu, byli hnědí, jako bronz.*

*Za nimi meharisté. Mehara, to je šlechtic mezi velbloudy. Plnokrevný běžec. Je osedlán po způsobu tureckém, jezdec sedí před hrbem a bosýma nohama se opírá o měkký, hebký krk.*

*Urazí za den třicet až padesát kilometrů, jestliže hodinu jde a hodinu běží. Nežere a nepije i pět dní. Ovšem po pětidenním nepřetržitém běhu jsou zvířata velmi zchváčena, jdou do zotavovacích táborů a dlouho odpočívají.*

*Meharista! Vidím je před sebou, když v noci usínám!*

*Fantastický zjev, spíš fata morgana, než hmota. Ve sněhobílých kalhotách, širokých, rozdělených do nohavic sotva půl metru nad zemí. Bílá blůza, hedvábný burnus a bílý turban. Hnědý jako Arab, bílé ženy by šilely, kdyby je viděly letět pouští ...*

*Step se zvolna mění v kamenitou poušť. Pak mizí kámen a k jihu, na celý dohled jen moře písku.*

*Kde je na něm tvrdý škrálop, můžete přišlápnout plyn a letíte jako Campbell po nábřeží v Daytoně. Cesta není pak vůbec značena, jen na krajích nedohledné pláně jsou navrženy orientační mohyly, aby si na ně karavany zaměřily. Tu pohádku přerušily první duny.*

*Vojsko pracně staví mezi nimi cesty. Vyhloubí se jáma až na hlinu a ta se pak nanáší na písek. Bohužel, pohyblivé závěje nemají rozum. Dnes tady, zítra tam, bloudí písek po kraji a když ho rozfouká divoký jižní orkán, zvaný gibbli, zasype karavaniery.*

*„Co děláte, když vám gibbli zasype cesty,“? ptal jsem se v pevnosti Sebba mladého kapitána.*

*„Čekáme, až přijde gibbli z opačné strany a zase je odkryje.“*

*Slunce stálo skoro nad námi, když první vůz přibrzdil a druhé dva za ním.*

*„Vidíte?“ volá lékárník Doubek a ukazuje rukou k jihu.*

*Vystupujeme z vozů, sesypeme písek s pláštěů a ukazujeme si oči, plné jemného bláta.*

*Na žluté tabuli je podivné hnízdo.*

*Skupina palem, bílá, čtverhranná zeď, uprostřed nízká bašta. Kolem trní. Ne, to není trní, to je serie španělských jezdců z ostnatého drátu.*

*Po prvé v životě vidím saharský fort!*

*Dole je čtyřmi patníky označen terén k přistání letadel.*

*Nemohu vylíčit, jak měkce, citlivě nás přijímali italští důstojníci, kdykoliv jsme dojeli k nějaké pevnůstce. Po dlouhých měsících host!*

*Naposledy tu projel na velbloudech německý badatel profesor Frobenius, to bylo loni, letos jede východní Saharou Aerospexor, expedice tří nejmenších evropských automobilů a lidí, kteří hledají dobrodružství.*

*Boříme se pískem a vstupujeme do brány fortu Bu Ngem.*

*Velitel se klaní, představujeme se a teď se stalo něco zvláštního.*

*Důstojníci zmizeli a objevili se učesaní, v hedvábných pláštích, nějak slavnostní. V nízkém domku je na stole bílý ubrus a erytrejský kuchař nese na stříbrném podnosu aperitiv.*

*Nikdo nemluví, u dveří je několik černých, zvědavých hlav. Co se to děje?*

*Maličkost: do pevnosti v poušti vešla – žena ...*

*Plavovlasá paní, dívčího typu, která nemá nehty barvené hennou, ani tetované křížky na bradě, ani tlusté, okoralé rty, a na spáncích jizvy domorodého léčení horečky. Bílá žena!*

*Vidím, že mladý, tak pětadvacetiletý lékař ji zavedl do svého pokoje jen proto, aby jí stiskl ruce, že ji utírá omyté dlaně a vlhčí čelo mentolem. Hošíčku ...*

Dále F.A. Elstner popisuje přicházející bouři a zprávy o zasypané cestě. Velitelství v Honu se také zajímalo o osud Aerospexoru.

*Mlha na jihu se otevřela a z ní se vybalil šestikolový kamion. Řidič hlásil, že deset kilometrů za ním visí v přesypech druhý.*

*Šli jsme se na ty chlapece podívat.*

*Do tohohle tedy jedeme? Hoši se leskli potem, vlasy do šeda slepené, strhané tváře, rudé oči. Komandant je postavil do řady a pak zavolal Doubka:*

*„Tohle z vás bude za tři dny! Ještě je čas se vrátit!“*

*„Pak ještě něco,“ pokračoval důstojník. „Do Honu je 200 kilometrů. To do večera nedojedete. Mezi námi a Honem není jediné oasy ani pevného bodu. nezapomeňte, že jede s vámi dáma.“*

*Z dámy byl ovšem už poctivý kluk, kalhoty, vysoké boty, rozpraskané rty a tváře. Montovala pneumatiky, tahala vozy přes kameny a písek, maršál Badoglio, který měl o paní Evu takový strach, by byl spokojen.*

*Doubek sedl první za volant, kola se protočila na prázdno a pak zmizel v šedé vánici.*

*Ohlédnu se a vidím, že v rohu nádvoří chystají kamion, na něj klády, provazy, lopaty, naskakuje šest černých a bílý řidič.*

*Mladý lékař podal nám ruce a povídá: „S tímhle tím kamionem se ještě dneska uvidíte!“*

*Ven do pouště se točila jakási pěšina, místy úplně zafoukaná. To znamená, že se rozjedete na dvojku na plný plyn a pokusíte se prosmýkat co možná nejdál. Uváznout, to znamená nekonečnou dřinu.*

*Nikdy nevíte, jedete-li do duny, nebo do zaváté díry. S tím lze mírně žertovat.*



*První řidič vidí písek. Rozjede se opatrně, zapadne do půlmetrové díry a ztěžka leze ven. Modrý vůz je opatrnější, protáhne se tím třícítkou. Červený vzadu usuzuje: „My, staří Kozáci! Tohle vezmeme padesátkou! Pro trochu písku!“*

*Rozletí se, pak slyšíte: Prásk! Prásk! předek i zadek vozu uhodí do náprav, a na střeše se objeví dvě bubliny, jak jim vyletěly hlavy.*

*Tak všelijak jsme se bavili asi devět kilometrů.*

*Pojednou cítím měkký záběr, první vůz zviril fontánu písku, zapíchl se do přesypu a ztlchl. Já za ním a třetí do nás!*

*Saharský písek je velmi jemný. Je to sypké bahno. Nevyváznete! Vzdejte se!*

Text psaný kurzivou je citací výňatků z dobové reportáže.

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

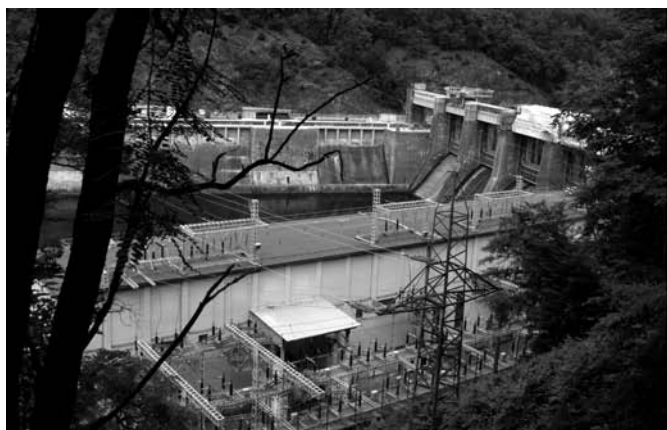


## Červencový aerovýlet

První červencový víkend, prodloužený o státní svátky, využila užší skupina aerovkářů k rozšíření svých znalostí o české historii a technických zajímavostech. Dlouhodobým zázemím pro poznávací

výlety bylo opět sídlo Lenky a Petra Dražanových. Petr s předstihem dojednal exkursi štěchovické elektrárny s průvodcem.

Aerovky dorazily před bránu areálu přehrady. Tam se nás ujal starší pán, který se nám představil jako bývalý dlouholetý zaměstnanec elektrárny, nyní v důchodu, a později nám přiznal svůj věk (hodně přes osmdesát let). Udivoval nás velmi fundovaným komentářem o štěchovickém vodním dílu, elektrárně a technické zajímavosti, což je přečerpávací elektrárna. Velmi krátce. Stavba byla zahájena počátkem 30. let 20. století a kompletně dokončena po 2. světové válce. Již v průběhu války byla uvedena do provozu elektrárna, sloužící k napájení nechvalně známé podzemní továrny v Hradištku. To byla nacistická výroba, která dodnes láká hledače pokladů k odhalení výrobních tajemství a údajných podzemních tajných prostor s poklady nedozírné ceny. Komentář našeho průvodce byl natolik odborný, že nejvíce uchvátí naše drahé polovičky, kterým se nechtělo technické prostory elektrárny ani opustit. Až jsme se my mužští strachovali, že se dámy budou dožadovat opakování prohlídky.



*Štěchovická vodní elektrárna*



*Oběžné kolo soustrojí elektrárny*

Dalším celodenním výletem byl skanzen ve Vysokém Chlumci. Při našich cestách po vlastech českých jsme již navštívili několik krásných skanzenů s dochovanými historickými vesnickými stavbami, ale tenhle se něčím od ostatních lišil. Uvědomil jsem si až při procházení areálem, že nejsem jenom v nějakém seskupení historických objektů, ale ve skutečné starodávné vesničce, kde jsou zastoupeny všechny důležité účelové stavby s obydlími. Vše uspořádané tak, aby celá ves byla jakousi funkční soběstačnou jednotkou. Jen ti původní obyvatelé chyběli, ale měl jsem pocit, že jsou všichni právě na polích. Několik fotek jistě přiblíží atmosféru vesničky lépe než dalekosáhlé povídaní.



*Hospodářská stavení a mlýn ve Vysokém Chlumci*

Pozoruhodností ještě nebylo dost a výlet do Milevska byl toho důkazem. Město s bohatou církevní historií se pyšní obrovským klášterním areálem. Jak to již v dějinách bývá, tak i Milevsko zažilo ničivé pády i vzestupy. Osídlení na území města se podle archeologických nálezů datuje až do starší doby kamenné. Pravděpodobně v 8. století osídlili lokalitu Slované. První písemná zmínka o založení premonstrátského kláštera pochází již z roku 1187. První pád zažil klášter i celé město po dobytí, vypálení a vyrabování husity. Další ničivé ranou byly události roku 1620 a následné morové epidemie opakující se až do 18. století. Reformy církve se za císaře Josefa II. na klášteře podepsaly v r. 1785 jeho zrušením. Jelikož však patřil Strahovskému klášteři premonstrátů, stal se jejich hospodářským zázemím. Poslední devastující úpadek zažil klášter za komunistického režimu. V současnosti našťastí probíhají práce na jeho záchranu a je potěšující, že se dílo daří. Celým areálem





*Bazilika Navštívení Panny Marie a kostel sv. Jiljí v milevském klášteře*

klášteře nás prováděla velmi mladá sympatická průvodkyně. Její výklad byl tak zajímavý, že jsme se jí zeptali, zda studuje historii. Ona odvětila, že ne, ale historie Milevska je jejím koníčkem. Jistě si ještě vzpomenete na archeology nalezený poklad církevní relikvie v trezoru tajné chodby ve zdi kostela svatého Jiljí v areálu klášteře. Jedná se o část železného hřebu ozdobeného zlatým křížkem, kterým měl být údajně přibit ke kříži Ježíš Kristus. Slečna průvodkyně nám poutavě popsala jak a kde k nálezu došlo. Hřeb je nyní předmětem výzkumu.

Ještě jsme stihli navštívit rozhlednu Drahoušek u Osečan a je potěšující, že téměř všichni z nás zdolali nekonečný počet schodů. Ti, co to dokázali, byli odměněni úchvatným výhledem.

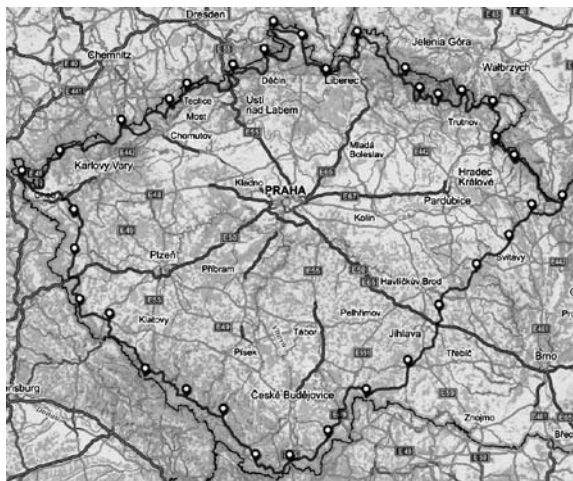


*... a to je naše aerovkářská parta (dosud celá) ...*

Nádherně prožitých několik dnů s přáteli a aerovkami skončilo. Lence a Petrovi patří dík za pohostinnost a jistě se najde v budoucnu příležitost k uskutečnění podobné akce.

– JK –

## 1. ročník dálkové jízdy historických vozidel, jízda pravidelnosti a spolehlivosti kolem České kotliny



Myšlenkou objet sami Aerovkou Českou republiku jsme se zabývali již delší dobu, proto když na jaře Radek Jung vyhlásil 1. ročník dálkové jízdy historických vozidel KoČeko, byli jsme mezi prvními přihlášenými. Pak už jen zbývalo vybrat termín, zajistit ubytování a vyrazit. Rozhodli jsme se absolvovat jízdu během 6 dnů, kdy denně urazíme průměrně 310 km.

Volba padla na první červencový týden. Ještě předtím jsme málo zajaté auto otestovali na 570 km dlouhé trase cestou na slovenský Aero sraz ve Vyhňích.

Jako výchozí bod naší jízdy jsme si vybrali Litomyšl, která je nejbližší od našeho bydliště, a to 115 km.

6. 7. 2021 ráno jsme vyrazili z domu. Po ujetí asi 30 km se zdálo, že auto postrádá výkon. Ve hře byla svíčka anebo cívka. Po její výměně jsme dojeli do Litomyšle již bez problémů a vystartovali na 1. ročník dálkové jízdy kolem České kotliny.



*Žacléř*

*rozhledna Dobrošov*

*Jablonné v Podještědí*



Počasí bylo první den nádherné, a tak jsme bez problémů frčeli Orlickými horami do Letohradu, nejvýchodnější obce Králíků, Deštného v Orlických horách, Dobrošova, Teplice nad Metují až do Žacléře v Krkonoších. Tady končila naše první etapa. Ubytování v penzionu Žacléřský Medvěd bylo velice příjemné, za slušnou cenu s možností večeře i snídaně. V Žacléři se nám podařilo sehnat pro jistotu náhradní cívky, a tak jsme mohli druhý den vyrazit směr Černý Důl, Benecko – chata Pohlednička – ta nás trochu potrápila, než jsme ji našli, dále Harrachov, do Jizerských hor, pak Višňová, Jablonné v Podještědí,



*Lobendava*

*2x Hřensko*



*Hora Svaté Kateřiny*

*Petrovice*

*rozhledna Hora Svaté Kateřiny*



Rumburk až do Lužických hor a nejsevernější obce Lobendavy. Počasí bylo spíše proměnlivé, občas jsem zmokli, ale do našeho druhého ubytování do Penzionu u Krejzů v Dolní Poustevně jsme přijeli již za sluníčka. Pěkné ubytování, kde byla opět možnost se navečeřet i nasnídat. Třetí den byly naším cílem Krušné Hory. Cesta vedla znovu nádhernou krajinou přes Hřensko, okolo Tiských Skal do Petrovic, kolem vodní nádrže Fláje, Hory Sv. Kateřiny do Vejprtu. Zde jsme kvůli objížďce a tím prodloužení trasy o 20 km, zvolili náhradní téměř stejně dlouhou cestu přes Německo. Německá cesta si nic nezadala s našimi českými cestami, velká stoupání a samé výmoly. A opět začalo pršet a ještě jsme slyšeli nějaké divné zvuky z levého zadního kola. Za deště jsme dorazili do našeho cílového bodu Kraslic. Po fotu před kostelem se nám už bohužel nepodařilo nastartovat, startér pouze cvakal a tak jsme museli Aero roztlačit, abychom dojeli do penzionu U Krtka, kde jsme byli



*Kraslice*

*Rybník*

*Domažlice*

ubytování. Slušný penzion, ovšem bez možnosti stravování. Zde jsme začali řešit, co dál, jestli budeme dále ještě tři dny vozidlo roztláčet anebo se pokusíme sehnat startér. Po telefonickém rozhovoru se známým jsme získali kontakt na pána z Podbořan za Karlovými Vary, který, ačkoli nás vůbec neznal, byl ochotný nám do Kraslic dovézt repasovaný startér, abychom ho mohli ráno vyměnit a pokračovat dále. Přijel v 10 hodin večer, předal startér a my se připravili na to, že ráno brzy vstaneme a startér vyměníme. Čtvrtý den ráno nás přivítal silným deštěm, ve kterém jsme startér měnili, poté fěnem vysušili naše promoklé oblečení a za vytrvalého deště jsme se vydali směr Aš. Bohužel jsme zjistili, že Aerovka přestává plně dobíjet. Po příjezdu do Aše jsme si byli nuceni udělat povolenou pauzu, další obětavý mladík nás zavezl do prodejny autodílů, kde jsme zakoupili rezervní autobaterii a 2 autonabíječky, abychom mohli za nouzového režimu bez svícení pokračovat v jízdě. Přes nejzápadnější obec Krásnou do Lázní Kynžvart, Tachova. To už se ale původní baterie komplet vybila, a tak jsme ji v rekordním čase v dešti vyměnili za novou rezervní a uháněli přes Český les směr Rybník, dále Domažlice až do Národního parku Šumava, do Železné Rudy. V příjemném hotelu Ostrý, opět s možností stravování, jsme přes noc nechali nabít obě baterie.



*Volary*

*Lipno*

*Frymburk*

Pátý den ráno se počasí konečně umoudřilo a my pokračovali nádhernou šumavskou krajinou do Kvildy, Volar, Frymburku, okolo Lipna přes nejjihnější obec Horní Dvořiště do Dolního Dvořiště, Nových Hradů v Novohoradských horách až do Nové Bystřice. Auto se umoudřilo také, stačilo dobíjet tak, abychom mohli v jízdě pokračovat. Tentokrát jsme se ubytovali asi 7 km



*Telč*

*Horní Dvořiště*

*Litomyšl*

od Nové Bystrice v Lesním hotelu Peršlák. Sice trochu dražší, zato ale překrásný zámeček uprostřed lesů, 300 m od hranic s Rakouskem, s rybníčkem a parkem a samozřejmě stravováním. Zde jsme opět vymontovali baterii a obě baterie přes noc znovu nabili.

Šestý a poslední den jsme zamířili směr Českomoravská vrchovina do Telče, přes objížďku přímo do Brtnice a pak pokračovali dle itineráře do Polné, pak Svatky a nakonec do cílového bodu našeho putování, Litomyšle. Tady jsme si dali konečně pauzu s obědem a po ujetí dalších 115 km dorazili v pořádku zpátky domů.

Celá jízda byla úžasná, nádhernou krajinou po hranicích Čech, většinou po upravených cestách, ale i s cestami plnými výmolů a místy až 15% stoupáním, se sluníčkem i deštěm. Celkem jsme za 6 dní ujeli 1876 km.

Děkujeme pořadatelům, hlavně Radku Jungovi za uspořádání této skvělé akce a jestli se jízda příští rok zase uskuteční, budeme opět mezi prvními přihlášenými. Více o této akci na [www.koceko.cz](http://www.koceko.cz)

Jiří a Gabriela Čekanovi



## 40. evropské setkání přátel AERO v Bad Nenndorfu

Konečně opět nadešel čas. Ve dnech 10. až 13. září 2021 se přátelé AERO sešli v Bad Nenndorfu. Setkání začalo pátečním příjezdem, vřelým přivítáním a příjemným posezením. Byly také rozdány jízdni podklady. Zastoupeni byly Aerovkáři z Nizozemska, Rakouska, Švýcarska, České republiky, Rumunska a samozřejmě Německa.

V sobotu po vydatné snídani se účastníci vydali na hodnocenou jízdu. Na jízdu odstartovalo 42 aerovek přesně podle časového plánu – já měl startovní číslo 36. Po několika pokusech o start jsem si všiml, že moje Aero dnes nemá chuť. Byla to moje první účast s vlastní Aerovkou. Otevřel jsem tedy kapotu a hledal problém. Asi po 45 minutách jsem měl vše pod kontrolou a vyrazil jsem. Celé startovní pole bylo samozřejmě už dávno na cestě.



... je odstartováno ... .. zdánlivě lehký úkol – za jízdy nepřehlédnout různé objekty podle fotek v itineráři ...

Organizátoři Bettina a Uwe Birnbaumovi se svými pomocníky nám to neudělali lehké. Kromě dovednostních testů jsme museli hledat detaily ve městech a vesnicích, které jsme měli jako fotografie v jízdním výkazu. To vyžadovalo velké soustředění!

V Mardorfu jsme se posilili dobrým obědem. Cesta pokračovala ke Steinhuder Meer. Tam nás nadchla nádherná krajina. Čas utekl jako voda a my jsme se opět vydali směrem k hotelu.

Po večeři se konalo slavnostní vyhlásování výsledků. To bylo vzrušující. Začali na 12. místě. Když došlo na 1. místo, ozvalo se mé jméno. V našich řadách zavládla velká radost. Po těžkém začátku to nikdo nečekal! Druhé místo obsadili Adolf a Jitka Tahedlovi a třetí místo Ton a Eric Houtsma.

V neděli se konala turistická vyjížďka do Celle. Klaus Pohland, jako spoluorganizátor odjel vpředu a všichni ho následovali s patřičnými odstupy. To se s těmi mnoha Aerovkami v závěsu docela dobře podařilo. Zaparkovali jsme na Stechbahn v Celle a už přicházeli první zájemci a ptali se převážně na technické otázky týkající se našich vozidel.

Sešli jsme se na krátké prohlídce města, která byla velmi dobře provedena. Poté jsme se autobusem vydali do "Alter Kanal" na oběd a zpět do centra Celle.

Velmi krásné byly staré hrázděné budovy. Odpoledne jsme tak mohli strávit v Celle, obdivovat budovy nebo si vychutnat kávu, dort a zmrzlinu. Museli



Zastávka na oběd – aerovky, kam se podíváš



*Výlet do historického města Celle*



*To jsme my – vítězové – Ronny a Nicole Matthei s Aero 20S, 1934*



*2. místo: Adolf a Jitka Tahedl s Aero 10R, 1931*

jsme však myslet taky na dvouhodinovou cestu zpět do Bad Nenndorfu.

K večeri byli všichni zase zpátky a příjemný den skončil dalšími informacemi a benzínovým pokemem.

Na pondělí byl naplánován výlet do Hameln, kterého jsem se bohužel nemohl s rodinou zúčastnit. Určitě to bylo stejně hezké jako předešlý den.

Rádi bychom ještě jednou poděkovali organizátorům Uwe a Bettině Birnbaumovým a popřáli dalším organizátorům mnoho úspěchů při plánování na rok 2022.

Na shledanou v příštím roce a s pozdravem,

Váš Ronny Matthei s rodinou



*3. místo: Ton a Eric Houtsma s Aero 30S, 1936*

## Aerójízda 2021 – pohledem pořadatele



V sobotu 18.9.2021 jsme přivítali účastníky Aerójízdy po letech opět u nás v Černošicích, tentokrát ve sportovně-kulturně-vzdělávacím areálu u místní ZŠ. Letošní září bylo, co se týká pořádání různých akcí, poněkud hektické (mírně řečeno), neboť se přesunuly akce pořádané většinou na jaře, kdy nebyly povolené a každý to chtěl stihnout, než se zase zakážou. Tím došlo ke kumulaci akcí na pár víkendů v září, aerovikend na Konopáči v režii Honzy Sochora (díky za to), Evropský sraz Aero v Německu a do toho ještě Aerójízda. A aby toho nebylo málo, ještě nám vyšla už dvakrát kvůli Covidu odložená dovolená. Docela jsme měli obavy, aby k nám vůbec někdo přijel.

Na přípravu akce už moc času nezbylo, ale když už jsme v pátek večer mysleli, že máme vše potřebné připravené, přinesl



*Jindra, takhle Tě chceme vidět i v dalších letech!*



*Proč se nepodívat aerovkám jednou na jejich „intimní“ části*

nám Honza zprávu, že obec Tetín je až do neděle uzavřená a že tam neprojedeme.

Nastalo horečné plánování alternativní trasy, zakreslení a pak vytisknutí náhradní mapy trasy. Na popis trasy, jak jste zvyklí, už nedošlo. Když bylo před půlnocí hotovo, už jsme jen doufali, že nebude v sobotu pršet.

Což se nám splnilo, i když někteří z účastníků při cestě k nám zmokli. Ale na Aerójízdě, jak je v posledních letech zvykem, ani nekápl. Opět se potvrdilo, že svatý Petr fandí aerovkám a taky, že tam nahoře máme hodně silnou lobby (bohužel) z řad aerovkářů.

Jsmo rádi, že jste k nám našli cestu v tak hojném počtu a hlavně, že nám přibylo i pár nových a mladších tváří ve vozech Aero (což je zatraceně třeba).



Tak na závěr ještě trochu statistiky – zapsalo se u nás 40 posádek, z toho 34 na vozech Aero, trasa měřila zhruba 70 km a kolik se toho snědlo a vypilo nevíme, ale provozovatel Café Vera byl spokojen ☺.

(A teď pozor změna, neslibuji, že to bylo naposled!)

Co bude za rok, nevíme, ale pokud to jen trochu půjde, za rok se opět na Vás budeme těšit!

Tak ať nás přežijí!

Za pořadatele Šlesingerovi



*Hned po příjezdu nás čekalo malé překvapení. Jindra někde sehnal profesionálně provedené odznaky s nápisem Spolek přátel automobilů Aero S.P.A.A., které nikdo z přítomných aerovkářů neviděl a neznal. Co na to naši čtenáři? Vědí o nich víc?*

– JK –



**A<sub>1</sub>** Spolehlivé pohonné látky BZ Benal a BZ Mix —  
**A<sub>2</sub>** spolehlivé mazání olejem Mogul — spolehlivá BZ Služba  
 červených stanic BZ, zajišťují spolehlivost Vašeho motoru.

●  
 Jedině při absolutní spolehlivosti motoru máte jistotu, že  
 vždycky dojedete včas. BZ Služba je všude a stále  
 připravena — dáváme Vám k ní ještě MOGUL-STOPKY,  
 které Vám přesně ukáží, kdy budete na místě, jak dlouho  
 pojedete a při jaké rychlosti. Na MOGUL-STOPKÁCH  
 si lehko spočítáte čas.

**B<sub>2</sub>**

**B<sub>1</sub>**

**NÁVOD.**

Hodinový průměr jest možno na MOGUL-STOPKÁCH vypočítati v časovém období od 10 minut až do 3 hodin a na vzdálenost od 10 km do 180 km: Při delší době jízdy neb při delší vzdálenosti použije se k výpočtu hod. průměru pouze polovina, resp. třetina celkové doby jízdy i celkové vzdálenosti. — Při době jízdy menší než 10 min., resp. při vzdálenosti pod 10 km, se doba jízdy zdvojnásobí, resp. ztrojnásobí atd.

Ukázka z třístránkového Návodu k použití. Možná, že i návod byl důvodem, proč tahle pomůcka upadla v zapomnění.

**B**RATŘÍ  
**Z**IKMUNDOVÉ Filiálky a sklady ve všech větších městech.

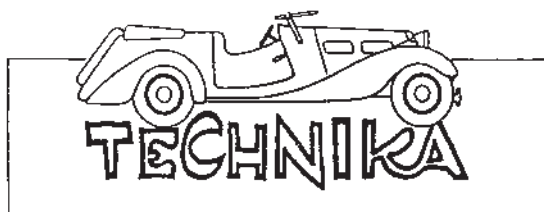
### K čemu jsou nám historická vozidla, když nerespektujeme jejich historii?

Se zájmem (a přiznám se, že s nepochopením) jsem si přečetl články v Aerovkáři č. 2 a 3/2021 „LED osvětlení veteránů“. Kromě LED osvětlení bychom mohli přidat tyristorové zapalování, ABS, Airbag, klimatizaci a bůhvico ještě. Také brzdy by se daly vylepšit, stačí použít kotoučové, stejně tak namontovat vstříkávání ...

Výkresovou dokumentaci můžeme odložit, nekoresponduje s dnešní dobou. Testace – není to přežitek doby dávno minulé? Můžeme je přece zrušit, je to anachronismus ...

Nejsem nepřitelem pokroku, ale tam, kde je na místě. V současné době jsme svědky toho, jak pokrok předběhl svoji dobu. To není dobré, vymyká se lidské kontrole.

*Petr Klusák*  
 Petr Klusák



Dnes v Technické rubrice najdete:

- str. 17 – Speciální motory AERO.
- str. 17 - 18 – Oprava kontaktů Scintilla.
- str. 18 - 21 – Montáž pastorku talířového kola a talířového kola – soukolí „hruška – talíř“.
- str. 21 - 22 – Demontáž a montáž brzdových čelistí snadno a rychle.
- str. 22 - 23 – Z historie STK – 11. část.
- str. 23 – Inzerce.





## Speciální motory AERO

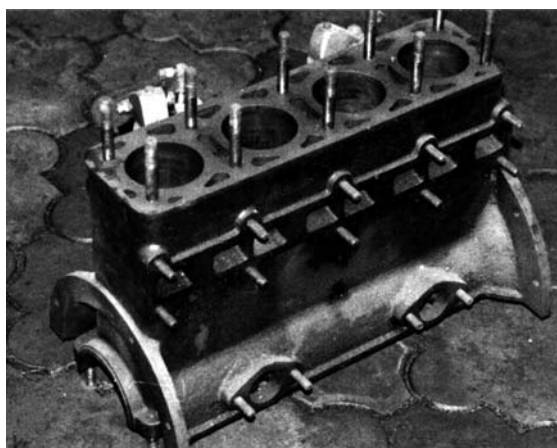
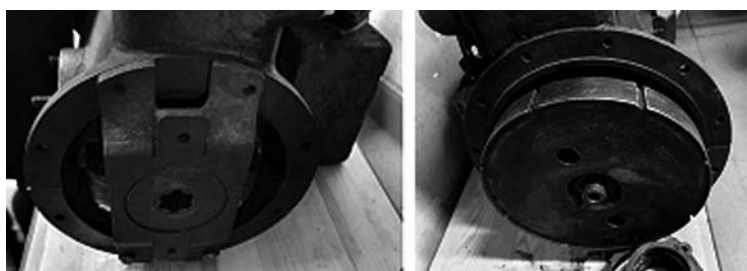
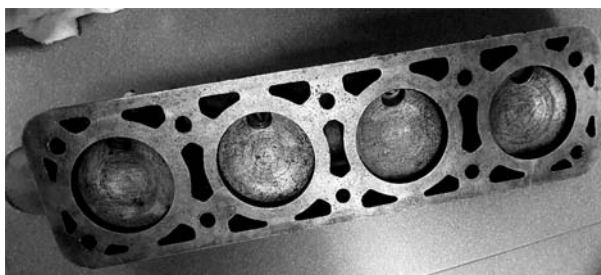
Obracím se na Vás s prosbou. Před časem se mi naskytla možnost zakoupit motor Aero, řadový čtyřválec o objemu cca 1000 ccm. Foto posílám v příloze.

Jsem sběratel a renovátor vozů Aero, vlastním sbírku 9 vozů Aero, ale k tomuto čtyřválcovému motoru nemám téměř žádné informace. Víím, že takovéto motory byly montovány v Aero Lochness a v tzv. Brontosaurech.

Proto bych Vás touto cestou rád požádal o nějaké informace, fotografie motorů i vozidel, kde tento motor mohl být namontován, případně cokoliv, co by mohlo s tímto motorem souviset.

Předem děkuji za pomoc.

S pozdravem Ing. Jiří Čekan



V Aerovkáři č. 3/2017 bylo foto bloku motoru, který je velmi podobný, dá se říci přímo identický s motorem p. Čekana, jenž je navíc zřejmě kompletní. Vííme, že variací motorů bylo více, ale neexistují o nich žádné ucelené informace. V č. 2/2018 nám podal vysvětlení kolega Milan Turek, jehož dopis znovu přetiskujeme.

*Posílám, co víím o motoru uveřejněném v Aerovkáři č. 3/2017. Motor je majetkem plzeňského aerovkáře. Pochází z pozůstalosti bratří Pohlů. Motor není celý, chybí díl kliky se setrvačником. Konceptně tento motor vychází z motoru Aero 662. Čtyřválec vznikl stejně jako Aero 50 spojením 2x30, vrtání zmenšeno na průměr 65, tudíž objem 1000 ccm. Závaží kliky a ojnice vycházejí z Aera 662. Každá dvojice válců má svůj karburátor. Tento motor byl určen pro Aero 30.*

*S pozdravem Milan Turek*

Má někdo z našich čtenářů o tomto motoru další informace? Byl by někdo ochoten sepsat přehled o speciálních motorech, které nepřešly do sériové výroby a byly montovány do aero-speciálů?

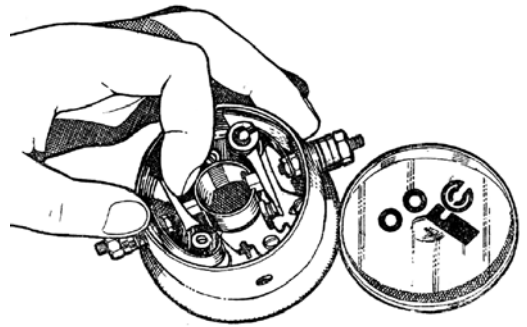
– JK –

## Oprava kontaktů Scintilla

Kolega Petr Klusák napsal do redakce: V Aerovkáři č. 4/2020 na str. 18 – 19 v článku „Zjišťování závad a seřizování zapalování u A 30“ je jako materiál uveden Textit. V dobové literatuře a na výkresech je uváděn materiál Durkoton.

Kolega má samozřejmě pravdu, ale v uvedeném článku popisují, z jakého současného materiálu jsem izolační nožičky vyrobil. Textit je dostatečně pevný, má velmi dobré izolační vlastnosti (používá se v elektrotechnice společně s Pertinaxem) a při správném mazání vačky se neubrušuje ani se netřepí. Původní názvy mnoha materiálů již dávno zanikly. Textit se stále vyrábí. Na internetu je nabízen jako materiál pro mechaniky a elektricky namáhané součástky. Jistě by se našel i jiný současný materiál s podobnými vlastnostmi.

– JK –

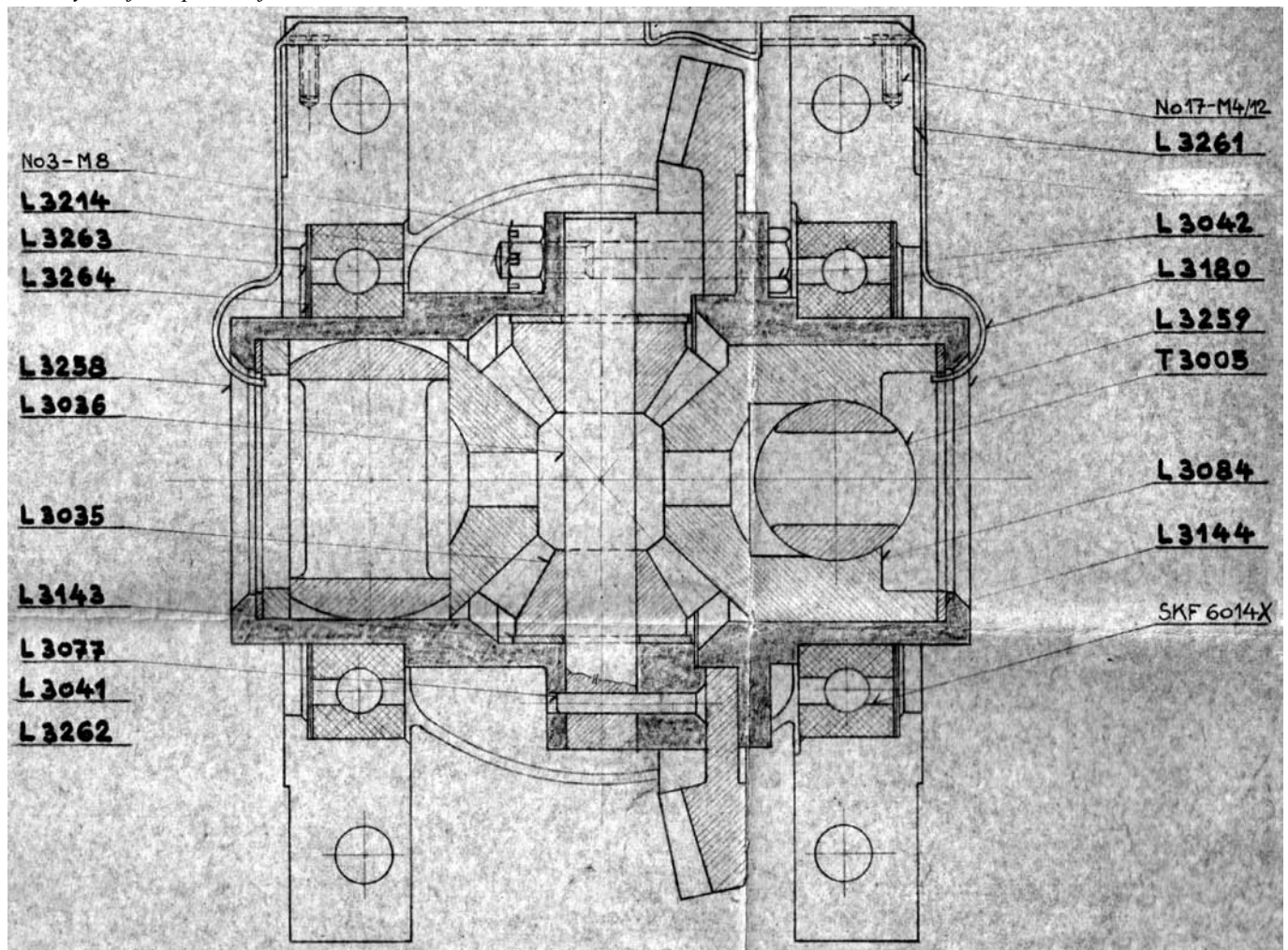


## Montáž pastorku talířového kola a talířového kola – soukolí „hruška – talíř“

V Aerovkáři č. 2/2019 byly podrobně popsány druhy ozubení soukolí „hruška – talíř“: **radiální** (s přímými zuby), **Gleason** a **Klingelberg**. Tato provedení byla a jsou použita v aerovkách. Dále jsem v uvedeném článku popsal způsob montáže soukolí a následující řádky jsou přepisem této části článku.

*Soukolí je velmi citlivé na příslušnost „hrušky“ k „talíři“. To znamená, že v žádném případě nelze použít pro již zaběhlou „hrušku“ nový nebo jinak zaběhaný „talíř“! To samozřejmě platí i obráceně. Lze tedy použít jen soukolí vyrobené a spárované (někdy i zaběhané) výrobcem nebo soukolí, které již bylo společně použito a není poškozené. Velmi špatné jsou i zkušenosti s opravovanými zuby těchto soukolí. Důvodem je, že i po kvalitním vyvrazení poškozených zubů není prakticky možné jejich správné opracování.*

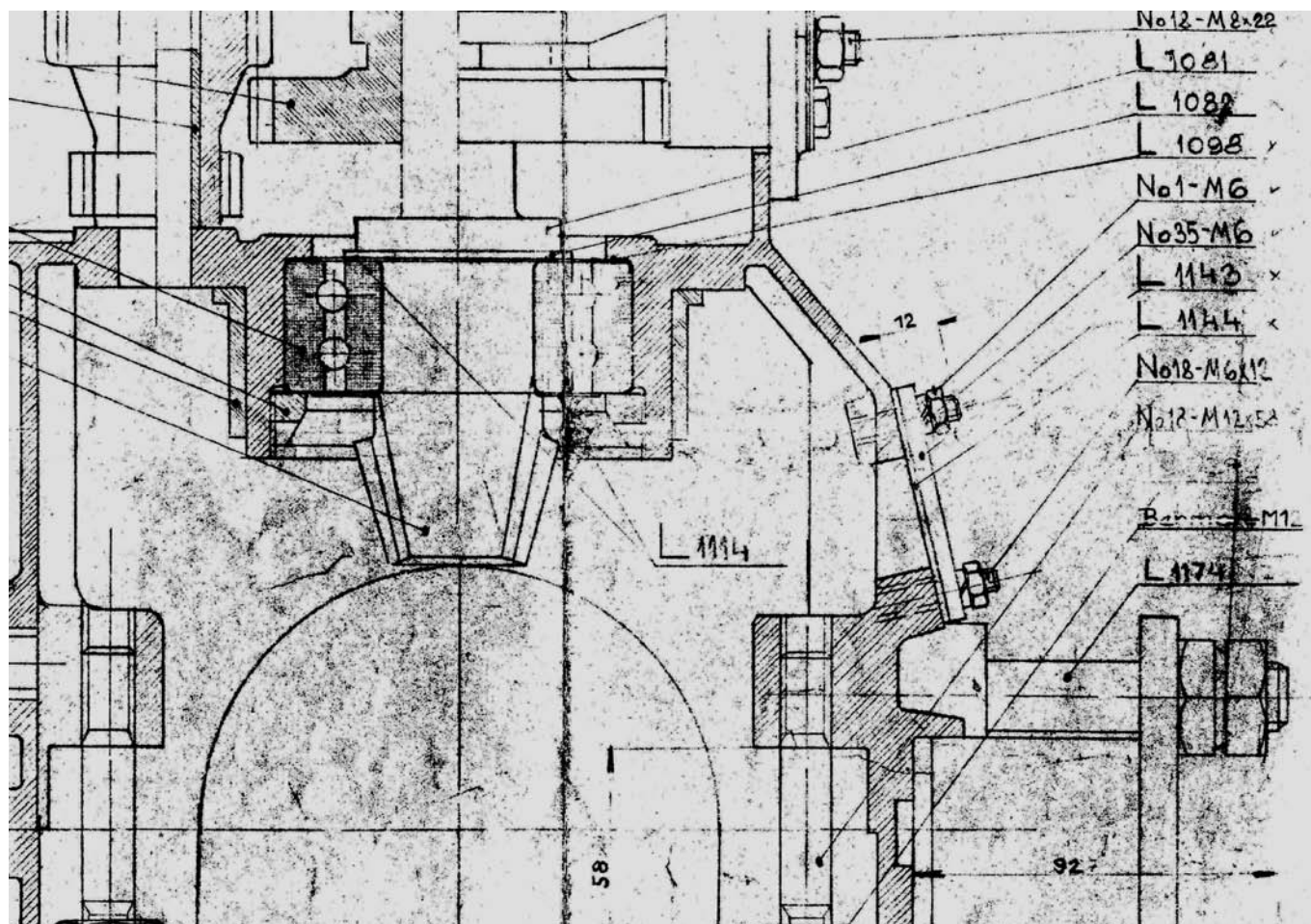
*Na detailu soukolí si můžeme popsat polohu zubů „hrušky“ k zubům „talíře“. Přední plošky zubů „hrušky“ musí lícovat se zadními ploškami zubů „talíře“. Zadními ploškami jsou myšleny ty, které směřují ke středu „talíře“. Dále je při montáži soukolí nutné dodržet dostatečnou vůli mezi zuby. Pokud vzpomenu rady pana Halounka, tak on vůli neměřil, ale říkal: „Když je soukolí suché (bez oleje), tak musí hrkat“. Tím „hrkáním“ myslil vůli cca 0,1 mm. Musíme brát v úvahu, že se při ohřátí za provozu vůle mezi zuby zmenší. Naopak časem se vůle opotřebením zvětší (až na 0,2 – 0,3 mm, což nevadí). Je nutné vůli kontrolovat zub od zubu. Není totiž zaručeno, že je „talíř“ absolutně rovný. Byli byste možná překvapeni, jak se při otáčení soukolím vůle mění. Pokud je případná deformace ještě přijatelná, tak zvolenou vůli nastavíme v místě, kde se zuby „talíře“ a „hrušky“ nejvíce přibližují.*



Obr. 1 L 3260 Sestava diferenciálu (Číslo výkresu „talíře“ je vymazáno a dosazuje se z tabulky soukolí.)

Pro vůz.	přísluší			
	talířové kolo		pastorek talíř. kola	
	zubů čís. výkr.	zubů čís. výkr.	zubů čís. výkr.	zubů čís. výkr.
2 sed. otevřený 30HP	38 L 3238		8 L 1223	
4 sed. otevřený 30HP	38 L 3238		8 L 1223	
limusina 30HP	38 L 3238		8 L 1223	
horský export 30HP <small>pro skříň bez synchronu</small>	35 L 3223		7 L 1176	
2 sed. otevřený 50HP	35 T 3015		9 T 1059	
4 sed. otevřený 50HP	35 T 3015		9 T 1059	
limusina 50HP	36 T 3041		9 T 1051	

Obr. 2 Tab. soukolí je součástí výkresu L 3260



Obr. 3 L 3218 Sestava přední nápravy (osa, skříň, řízení)

Tolik tedy stručný článek z č. 2/2019. Jelikož je montáž soukolí stále žhavou otázkou a mnoho aerovkářů se na různé detaily dotazuje, pokusím se o podrobnější popis.

V době výroby aerovek byla dodavatelem soukolí firma Walter. Soukolí byla na speciálním stroji zaběhána pomocí jemné brusné pasty a vždy byl „talíř“ s „hruškou“ dodány jako nedílná sestava. V dnešní době se výrobou zabývá více firem a nebudeme si namlouvat, že je výrobek vždy špičkové kvality. Nevím o tom, že by některý současný výrobce soukolí zaběhával. Cena za tyto výrobky je vysoká a chyba při montáži by se nám prodražila.

Vycházejme z toho, že k dispozici máme současný výrobek. Při kalení může dojít k deformaci, kterou je nutné včas odhalit.

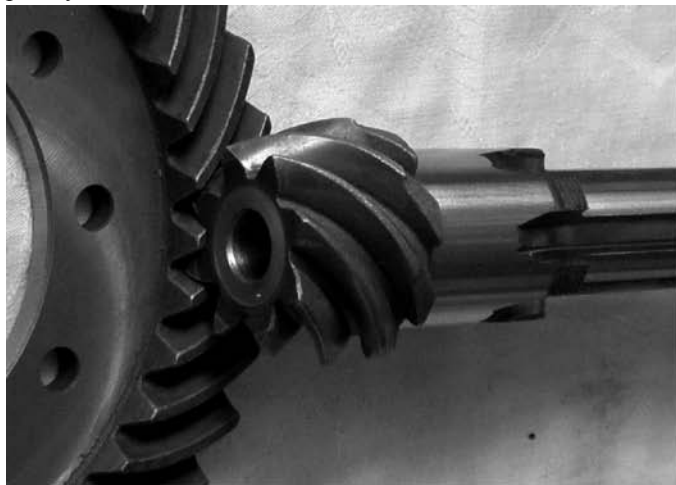
### Kontrola „hrušky“.

Pro kontrolu „hrušky“ je ideální, pokud máme prázdnou rychlostní skříň i bez pastorku přímého záběru. Na „hrušku“ přišroubujeme ložisko (bez podložek) a vložíme ji do rychlostní skříň. Maticí ji lehce přišroubujeme z prostoru diferenciálu. „Hruškou“ otáčíme a zkontrolujeme, zda její prodloužená část, tzv. „mrkev“, nehází. Při kalení může dojít k ohnutí „mrkve“ hned za závitem. „Mrkev“ končí čepem, který při kompletaci rychlostní skříň ustí do bronzového pouzdra pastorku přímého záběru. Pokud „mrkev“ hází (jedná se o výkyv „jen“ o 0,2 až 0,3 mm), není možné udělat bronzové pouzdro volnější nebo dokonce dostat čep do pouzdra násilím. Pastorek přímého záběru by „hrušku“ unášel a mohlo by dojít k zadření pouzdra. Je nutné „mrkev“ srovnat. Nad tím, co teď napíšu, bude asi mnohý čtenář kroutit hlavou.

Rychlostní skříň upevníme na ponk. Na „hrušku“ dáme starší vyřazené ložisko a přišroubujeme do skříň. Na „mrkev“ nasadíme trubku – čím delší, tím lepší – abychom při rovnání měli v rukách cit (rychlostní skříň musí být prázdná i bez spojkové vany). Když jsem tohle dělal, byl jsem překvapen, jak lehce to jde, vnitřek „hrušky“ je nekalený a houževnatý. Narovnání je nepatrné a nedojde k poškození.

### Kontrola „talíře“.

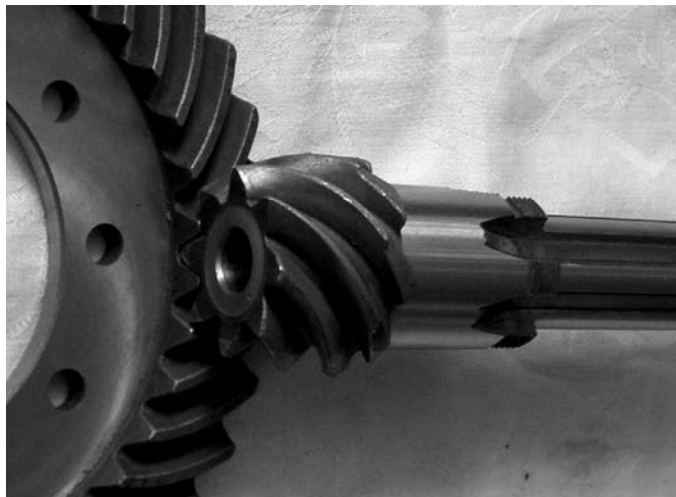
I u talíře může při kalení dojít k deformaci, byť velmi malé. Sestavíme celý diferenciál i s „talířem“ a celou klec diferenciálu namontujeme do skříň – samozřejmě „hruška“ je vyjmutá. Můžeme použít hodinky, ale stačí vhodně upevněná jehla, kterou nastavíme na střed zubů. Při otočení o 360° kontrolujeme, zda je jehla (nebo hodinky) stále stejně daleko od zubů. V tomto případě jde spíše o to, abychom o drobné deformaci věděli. Větší deformace by se musela řešit přebroušením ložné plochy „talíře“.



Obr. 4 Zuby „hrušky“ jsou podsazeny



Obr. 5 Zuby „hrušky“ jsou předsazeny



Obr. 6 Správné usazení zubů – kontrolujeme podle nejnižší postaveného zubu „hrušky“ se zuby „talíře“

poloze. To však není vše. Pokud docílíme správné polohy zubů, musí být mezi zuby vůle, jak je popsána v úvodu. Když by mezizubová vůle byla příliš velká, musíme vyrobit pod „talíř“ podložku (plech o síle např. 0,1 mm). Horší situace nastane, pokud mezizubová vůle nebude žádná nebo příliš malá. Nezbude nic jiného, než nechat ložnou plochu „talíře“ odborně obrousit. **Pokud zuby nelicují podle obr. 6 neodvalují se po sobě, ale třou se o sebe! Soukolí hlučí a dojde k jeho zničení!**

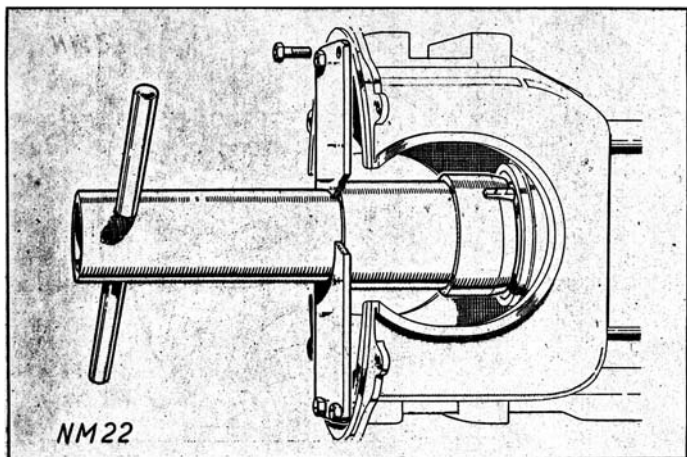
Až budete mít pocit, že je vše, jak má být, tak nešetřete časem a zub po zubu „talíře“ zkoušejte mezizubovou vůli. Doporučuji kontrolovat vůli asi při čtyřech otáčkách „talíře“. Uvědomme si, že pokud není poměr zubů „hruška – talíř“ 1:4 (zuby po 4 otáčkách „hrušky“ se dostávají na stejné zuby „talíře“), tak se zuby jiného poměru průběžně střídají!

**Pozn.:** Vyzkoušejte nasadit na novou hrušku převodová kola, zda se po „mrkvi“ posunují volně!

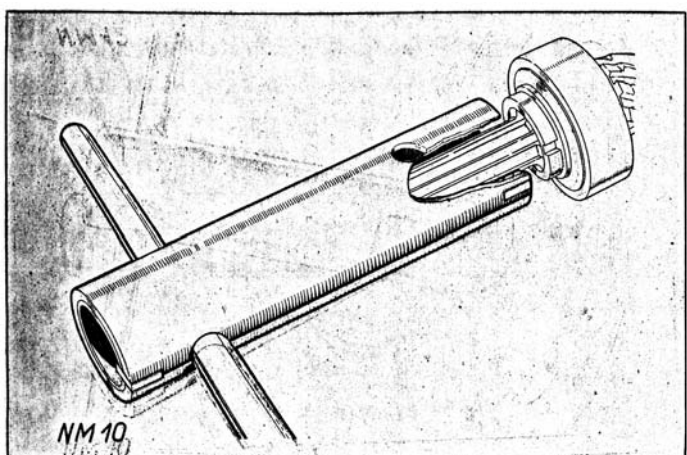
### Montáž soukolí.

Na obr. 1 máme sestavu diferenciálu včetně „talíře“. Konstruktor zde vycházel z toho, že výrobní tolerance postačí k tomu, aby „talíř“ neměl žádnou podložku ani žádnou možnost manipulace s jeho usazením. Sestavení je proto jednoduché. Musíme mít zase na paměti, že je to současný výrobek a my nevíme, jestli byly všechny výrobní rozměry a jejich tolerance dodrženy.

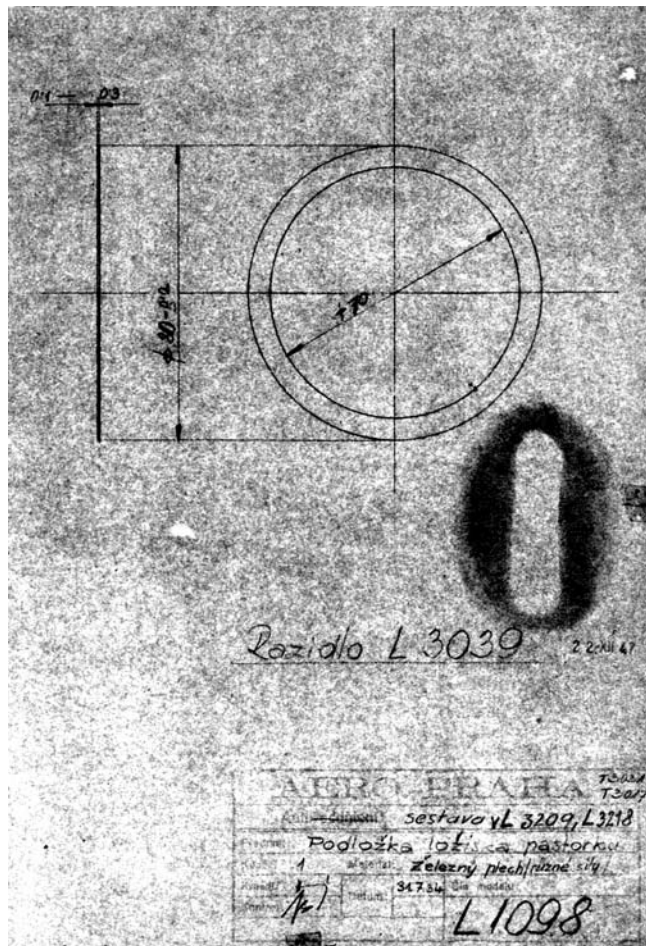
Montáž „hrušky“ je složitější. Jenom zopakuji, že přední plošky zubů „hrušky“ musí licovat se zadními ploškami zubů „talíře“ viz obr. 6. Předpoklad je, že zuby „hrušky“ nedosáhnou na konce zubů „talíře“. K povysazení „hrušky“ slouží podložka L 1098 (obr. 9) pod velký kroužek ložiska. **Na výkresu je poznámka, že podložka je vyrobena ze železného plechu různé síly.** Kóta síly plech je 0,1 – 0,3 mm. Při montáži proto musíme vyzkoušet různé síly podložky, aby zuby licovaly, jak je výše popsáno. Snad nemusím zdůraznit, že při každé zkoušce síly podložky musí být „hruška“ dost pevně dotažena, aby po konečném dotažení nebyly zuby v jiné



Obr. 7 Klíč matice kuželového kola „hrušky“ diferenciálu A 30



Obr. 8 Klíč matice spojky a ložiska kuželového kola „hrušky“ diferenciálu A 30



Obr. 9 L 1098 Podložka ložiska pastorku  
Pozn.: Nezaměnit s Pojistnou podložkou ložiska hrušky L 1082

Závěrem ještě dodám, že pro řádné dotažení matice „hrušky“ je klíč NM 22 **nezbytný**. Dejte si také pozor na výkres sestavy diferenciálu L 3260. Ten je nakreslen z pohledu od řídiče – „talíř“ je správně vpravo. Vy ale budete diferenciál montovat zpředu (od chladiče), takže z tohoto pohledu bude „talíř“ vlevo! Vše už se aerovkářům stalo a ne jednou – aerovky měly 3 rychlosti pro couvání a jednu dopředu.

Správně usazené soukolí Gleason a Klingelberg **nesmí být slyšet při žádném režimu jízdy**. U původního radiálního soukolí se musíme smířit s tím, že jej trochu uslyšíme.

– JK –

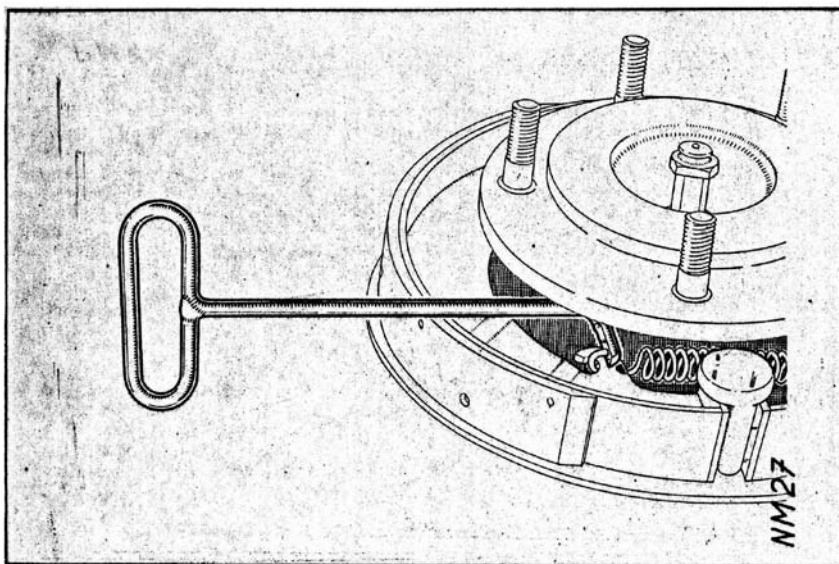
## Demontáž a montáž brzdových čelistí snadno a rychle.

Překvapili mě hned dva skální aerovkáři dotazem, jak mají lehce sundat a poté nasadit pružiny brzdových čelistí. Skici mnoha továrních speciálních nástrojů jsem do Aerovkáře dal již nejméně dvakrát. Nástroj NM 27 (obr. 1) se nazývá Navlékací háček brzdového pera AERO 30 a 50. Je to jeden z nejjednodušších nástrojů, který by měl zvládnout vyrobit každý aerovkář. Není snad nutné zdůrazňovat, že demontáž a montáž pružin pomocí všelijakých páčidel způsobí



Obr. 2

Obr. 3



Obr. 1

natažení pružin a poškození jejich ukončení. Pro správné vrácení brzdových klíčů musí mít pružiny co největší sílu!

Nástroj je možné vyrobit ze svářecího drátu o  $\varnothing 5$  mm a další rozměry není nutné uvádět. Oko pro uchopení jistě rád zavaří „céóčkem“ některý z kamarádů. Na obr. jsou dvě varianty háčku, které fungují naprosto stejně. Důležité je, aby pružiny byly nasazeny horním háčkem směrem k náboji kola – viz obr. 2 a 3.

Při demontáži pružin pomocí uvedeného háčku musíme přidržovat horní brzdovou čelist, takže táhnout háček jednou rukou může být pro nás seniory problematické. Na obr. 4 jsou čelisti zafixované páskem MOTEX, který nemusí být ani moc dotažen. Obě ruce máme volné a použitelné pro „boj“ s pružinami.

– JK –



Obr. 4

## Z historie STK (Stanice technické kontroly)

11. závěrečné pokračování.

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

V závěrečném povídání o historii STK a potažmo technických prohlídkách se ještě zmíním o dvou kontrolních pracovištích tj. o kontrole geometrie přední nápravy a kontrole podvozku.

Kontrola geometrie přední nápravy obnáší měření sbíhavosti předních kol, odklonu kol a měření rozdílu úhlů rejdu levého a pravého kola. Kontrola geometrie přední nápravy je a byla často kritizována mnoha automechaniky a dokonce i v dobách počátku nového kapitalismu v rádobě odborném tisku, že měření je prováděné zastaralým zařízením na mechanickém principu nikoliv moderní optikou. V linkovém uspořádání STK a při počtu provedených technických prohlídek prostě optické měření geometrie přední nápravy není časové možné. Mechanické měřidlo má pro způsob provádění tech. prohlídek několik výhod. Měření je rychlé, tolerance měřených hodnot jsou natolik velké, že když jsou překročeny předepsané hodnoty, lze jednoznačně říci, že je něco „špatné“ a další velkou výhodou mechanického měřidla je rychlá kalibrace, tj. kontrola, zda měřidlo měří správně. V případě pochybnosti se dá provést i za provozu.

Pro měření geometrie přední nápravy je předepsaná tolerance u sbíhavosti do 16“ ráfků  $\pm 2$  mm, nad 16“  $\pm 3$  mm od předepsané hodnoty, odklon má povolenou toleranci  $\pm 1^\circ$  od předepsané hodnoty max.  $1^\circ$  mezi levým a pravým kolem a u rozdílu rejdu je tolerance  $1^\circ$  od naměřených hodnot. Pravdou je, že byl a je problém zjistit předepsané hodnoty geometrie přední nápravy. Jestliže nejsou známé předepsané hodnoty, měly by se geometrie přední nápravy hodnotit v souvislosti s mechanickým stavem přední nápravy, stavem pneumatik, ale i informacemi od řidiče, jak se vozidlo chová za jízdy. To platí především pro sbíhavost a starší automobily. U odklonů kol je dost důležité, aby rozdíl mezi levým a pravým kolem nebyl větší než  $1^\circ$ , dost často to má za následek, že auto „táhne“ vlevo nebo vpravo.

Dost podceňovaným je měření rozdílu úhlů rejdu. Měře-



Pohyblivé plošinky pro kontrolu stavu přední nápravy..





3x foto kontroly podvozku

a v neposlední řadě také vůle v zavěšení a upevnění zadní nápravy. Z hlediska kontroly technického stavu vozidla je to velmi důležité zařízení, které dokáže odhalit mnoho případných nedostatků a vážných závad. Z praxe mohu potvrdit, že byl o kontrolu na tomto zařízení značný zájem ze strany servisů.

Co se týká provádění kontroly podvozku, tak lze velmi zjednodušeně konstatovat „kontroluje se vše“.

U automobilů Aero je dobré se zaměřit na stav lanovodů, únik oleje z přední nápravy, vůle ve svislých čepích a případnou mastnotu v brzdových bubnech. Jinak jsou samozřejmě automobily Aero bezproblémové.

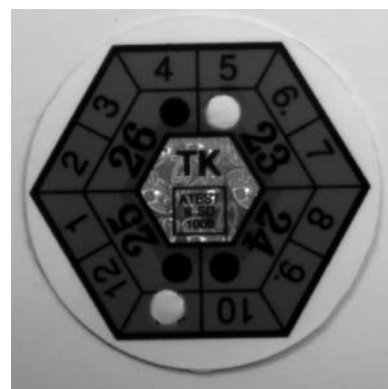
No a na konci celé technické prohlídky je zhotovení závěrečné fotografie vozidla, podpis technika na protokolu o technické prohlídce a u vozidel Aero, jako vždy bezproblémových, se vylepí červená kontrolní nálepka s vyznačeným termínem „za dva roky znovu“!

Co říci na závěr? I technické prohlídky budou jednou historií!

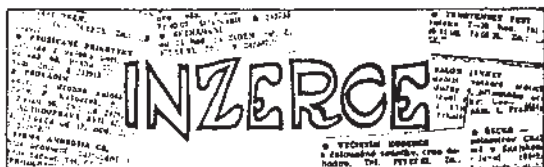
ním rozdílu úhlů rejdů se zjistí, zda jsou páky řízení a spojovací tyče geometricky správně nastavené a tudíž jsou kola v zatáčce neboli v rejdů správně natočena a správně odvalují, nikoliv „přetahují“. Tzv. lichoběžník řízení by měl být symetrický, tj. stejné úhly a délky pák řízení a stejné délky spojovacích tyčí řízení. Velký rozdíl v úhlech rejdů má značný vliv na opotřebení pneumatik a stabilitu na kluzké vozovce.

Z vlastní zkušenosti mohu potvrdit, že nejen změření, ale i seřízení geometrie přední nápravy podle měřidel používaných v STK je pro starší vozidla naprosto dostačující.

Posledním kontrolním pracovištěm, o kterém se chci zmínit, je kontrolní jáma, kde se provádí kontrola podvozku a kontrola zavěšení kol a uložení tj. stav ložisek kol přední nápravy. Kontrola stavu přední nápravy se provádí pomocí pohyblivých plošin, které se pomocí ovladače pohybují dopředu, dozadu a do stran. Je-li vozidlo těžší, přizvedává se heverem. Díky tomuto zařízení se velice dobře odhalí vůle v ramenech zavěšení kol, svislých a otočných čepích, v upevnění tlumičů pérování v ložiskách kol a též upevnění celé nápravy k vozidlu



Pavel Ferro



## Soudobá inzerce



**Prodám:** knihu F. A. Elstnera „AERO malý vůz pro velké cesty!“. Rok vyd. 1933 – 1934. Mobil: 605 546 221

**Prodám:** brzdové bubny nové, nepoužité, 4 šroubové. Mobil: 733 130 457

**Prodám:** na A 30, 50 ložiska do předních kol č. 16115 nová nepoužitá. Mobil: 733 130 457

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

**Prodám:** levně časopisy Aerovkář. Ročníky 1966 – 1968 jednotlivá čísla a celé ročníky 1976 – 1979 a 1986 – 1990.  
Ing. Jaroslav Drnec mobil: 724 115 073  
email: JaroslavDrnec@seznam.cz

**Prodám:** ojnice s nalicovanými novými pístními čepy. Mobil: 733 130 457

\* \* \*

### Renovace a opravy:

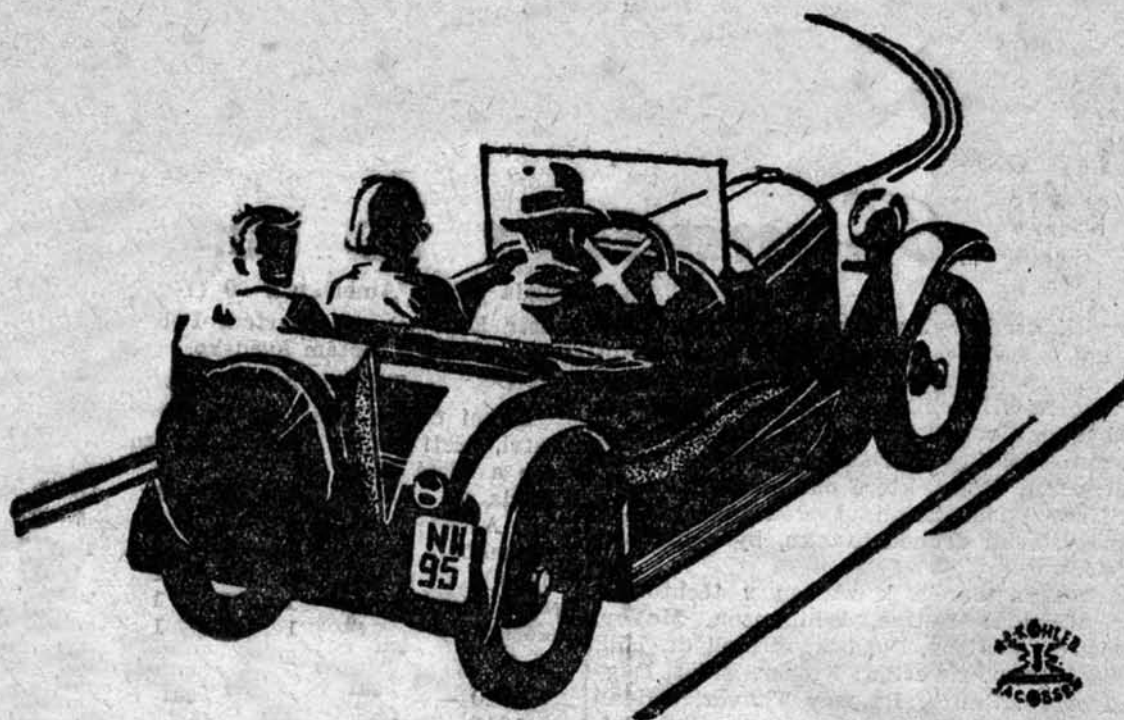
**Prodám:** limuzinu Aero 662, r. v. 1932, po kompletní renovaci v r. 1996.  
Možná ji znáte, RZ: AER 06-62.  
Jiří Vavroušek  
Tel.: 608 221 808



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

\* \* \*

Svařování litiny, nástrojových ocelí, hliníku, nerezí, oprava zubů navařením (zaručená tvrdost, min. deformace).  
Mobil: 733 130 457

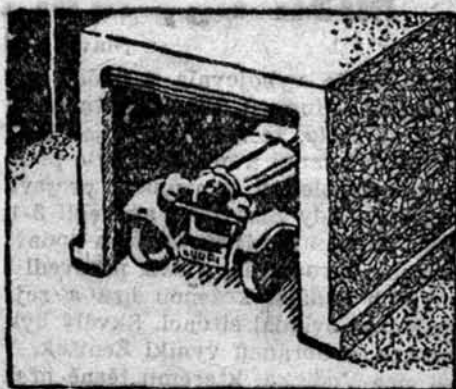


## O t á z k a g a r á ž e

mnohému ještě brání v rozhodnutí koupiti si automobil. Třísedadlový roadster A e r o řeší ji však lehce svou praktickou malou rozměrností. Je sice dosti velkým, aby příjemně hostil 3 osoby a přenášel je pohodlně - rychlostí 70 km - do krajů přírodních krás, je však při tom velmi skromným, ať se už jedná o obsluhu neb spotřebu (6 l benzínu na 100 km), či uložení v prostoru velmi obmezeném. Tedy malé vůz, malých požadavků a výloh, jež získati lze za cenu rovněž malou:

**K ě 1 8 . 8 0 0 . -**

Smíme Vám poslati naše prospekty ?



# Aero

**TOVÁRNA LETADEL  
PRAHA - VYSOČANY**

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

1186

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 4, r.v. 2021.

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

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

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