



2016

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

Aero



„Padesátka“ slaví osmdesátiny

č. 4



Vážení aerovkáři,

před 120 lety 17. srpna 1896 přišla o život jistá paní Bridget Driscollová z Londýna při střetu se samohybem, dnes bychom řekli s automobilem. Je první doloženou pěší obětí automobilu. Velkým paradoxem je, že ke smutné události došlo při předváděcí jízdě, která měla automobily více představit veřejnosti a zajistit jejich rozšíření. Za zmínku stojí i to, že krátce před tragédií byl zrušen tzv. praporkový zákon, že vůz pravděpodobně jel rychlostí jen kolem 8 km/hod. a že jeho šofér Arthur Edsall nevlastnil žádný „řidičský průkaz“, ale prý silně zvonil na zvonec. V té době se v celé Anglii prohánělo po silnicích asi 20 samohybů a podle nových pravidel mohly jezdit rychlostí až 14 mil. A co nato soud? Nikdo nebyl potrestán a případ byl uzavřen v podstatě jako nešťastná náhoda. V závěrečné řeči soudce Percy Morrison prohlásil „... je to poslední úmrtí díky takovému

nesmyslné nehodě“!

V životě lidském se vše stane poprvé a těch výročí na toto téma je samozřejmě víc. Za první oběť posádky samohybu je citována paní Mary Warová z Dublinu. 31. srpna 1869 vypadla v zatáčce z parního samohybu a kola jí přejela hlavu. A do třetice, prvním řidičem, který přišel o život, byl pan Henry Lindfield. 18. února 1898 v Londýně zahynul, když při třicetkilometrové rychlosti z kopce selhaly vozu brzdy a řidič nezvládl řízení.

Všechna tato tragická „poprvé“ se stala ve Velké Británii, což je asi náhoda, ale vraťme se k naivnímu konstatování soudce Morrisona. Od jeho závěrečné řeči do dnešních dnů zahynulo na silnicích Velké Británie více než půl milionu lidí! Co by tomu asi soudce dnes řekl? V současné době podle statistik zahyne na silnicích celého světa ročně přibližně 1,2 milionu lidí! Automobil můžeme směle označit za zbraň hromadného ničení. V souhrnu obětí předčí morové rány, počty obětí různých dalších pandemických chorob, živelné katastrofy a úspěšně dohání počet obětí dvou světových válek i zvůle všelijakých rádooby lidských režimů. Počet obětí atomových bomb a atomového průmyslu se krčí na konci výčtu jako nepodstatná položka – tedy zatím. Otázka by mohla znít – není tato daň z pokroku lidstva příliš vysoká? Cynik by mohl namítnout, že je to pouze moderní způsob regulace přemnoženého živočišného druhu, která dokonce nestačí. Čtenář mi tuto větu jistě odpustí, ale člověk má od pradávna zřejmě ve svém genomu zakódováno sebeničení.



Před časem jsem se v jednom z úvodníků věnoval ambiciózní vizi – automobilům bez řidiče. A vida, netrvalo dlouho a máme zase jedno automobilové poprvé! Samořídící inteligentní automobil Tesla na Floridě zabil svého řidiče, promiňte, svého pána nikoli řidiče. Jak se to tomuhle krásnému vozu mohlo stát při jeho inteligenci? Nepodařilo se mu jen rozlišit jasnou oblohu od světlého kamionu a pan Brown byl po smrti. Tomu se říká 100% úspěšnost – první inteligentní automobil v běžném provozu a první mrtvý. Slova expertů praví, že jsou to jen těžké začátky a opravdu chytrá auta tu budou za několik let. Jejich tvrzení vypadá na první pohled logicky, ale myslím, že je stejně naivní jako prohlášení soudce Morrisona.

Proč jsem tak skeptický? Pro následující úvahu není nutné být expertem na elektroniku. „Inteligentní“ vůz nikdy nemůže být naprosto samostatnou nezávislou jednotkou, ale podstatou jeho „chytrosti“ bude vždy vazba s nějakým (nejspíš družicovým) komunikačním systémem, ten povede vůz do zvoleného cíle. Program palubního počítače bude nastaven podle pravidel silničního provozu a pro zvládnutí různých situací musí znát tisíce modelových okolností. Vůz Tesla byl již takto naprogramován, ale zásadní nedokonalostí byla právě neschopnost řešit nepředvídatelnou situaci. Pokud by celý silniční provoz, tedy všechny automobily byly samořídící, snad by to mohlo fungovat, ale bylo by nutné zakázat motocykly – představit si je samořiditelné jde jen velmi těžce.

Ať bude systém sebedokonalější, vždy bude vytvořen a nastaven člověkem, proto nechápu proč se těmto systémům říká inteligentní. Mnozí z nás řidičů si již užili své při poruše elektroniky, kterou jsou dnešní automobily napěchovány. Závadu u mého vozu „odhalovala“ diagnostika téměř půl roku, aby byla nakonec odstraněna metodou pokus – omyl. Co nastane při výpadku navigace nebo při poruše v palubním počítači se můžeme jen domnívat a hackeři se jistě už těší – to bude sousto!

Mnohý čtenář jistě namítne, že bude možné vůz vždy v kritické situaci řídit. Jenže pokud taková situace nastane „řidič“ nebude mít dost času zareagovat, ale hlavně, on nebude mít žádné řidičské zkušenosti. Takže není možné uvažovat z pohledu nás, současných řidičů. Je nutné brát v úvahu další aspekty, ze kterých je nejožehavější právní dopad havárie „inteligentního“ automobilu. Pokud bych přežil havárii, která byla zaviněna selháním elektroniky, tak bych se s nadsázkou těšil na komunikaci s policií. Asi by zněla: „To si vyříďte s mým plechovým inteligentem, já jsem za volantem nebyl!“ Zní to jako vtip? Ne, byl by to problém nedozrímý. Je škoda, že jsme se nedověděli, jak bylo právně postupováno po havárii Tesly. Nezapomínejme také na skutečnost, že honba za produkcí automobilů vede k úsporám a nikdy bezpečnost systémů nebude taková jako v letadlech a kolejových vozidlech, kde navíc nad provozem bdí člověk.

Trochu sarkasmu na konec – možná, že „inteligentní“ automobily sníží počet mrtvých ze současných 1,2 milionu na „zanedbatelných jen půl milionu“, ale pocit pasažérů při jízdě bude asi takový jako v letadle – do svého osudu nebudou moci zasáhnout. Bude ještě hůř, už se zkouší samořiditelný autobus! Titulky „Řidičáky jsou věc minulosti“ jsou už také v tisku.

Patřím k řidičům, pro které je řízení vozu radostí z ovládnutí techniky – dokonce i řízení aerovky v současném provozu je pro mne relaxací. To bude však možná zakázáno!

Váš nepolepšitelný skeptik a konzervavec (až za hrob), nepoužívající tempomat a jiné úžasnosti, natož abych měl v novém autě automatickou převodovku. Mějme na paměti, davy vždy zprvu jásají nad sebenesmyslnějšími novotami. – JK –

Před 80. lety představila továrna AERO svůj nový a nejvýkonnější vůz – AERO 50 HP. K jeho propagaci přispěla zkušební jízda, kterou podnikl redaktor časopisu „Auto“ Jaroslav Jezdinský. Výsledky testů budou zajisté inspirativní pro současné majitele tohoto krásného automobilu. Začtete se do osmdesát let starého posudku v jeho nezkrácené podobě.

J. Jezdinský, redaktor „Auto“:

Jak jsme zkoušeli vůz Aero „50“.

O přípravách nového čtyřválcového Aero jsem byl informován již v létě; se zájmem jsem sledoval pokusy s originálním prvním zkušebním motorem o čtyřech válcích, ležatých a protiběžných (flat four), i stejně pak s dalšími pokusnými stroji 1.5 l a 2 l, oba čtyřválcové v řadě. Poslední pak vyšel vítězně z tohoto Paridova soudu, a s radostí jsem se v něm jednou v létě svezl — to byl již zkušební stroj, mající hodně tisíc kilometrů najeto. Předcházela jej dobrá pověst a opravdu jsem byl překvapen jeho akcelerací i výkonem — ovšem, nezodpovědná mi zůstala otázka spotřeby. To, co mi bylo tvrzeno, nebral jsem příliš vážně; na takové věci pracuji v autobranži už příliš dlouho.

Pak přišlo rozhodnutí, že model „50“ bude na pražské auto-výstavě uveden na náš trh, jako jedna z mála novinek. Řekl jsem si: výkon vozu jistě každého překvapí. Ale co budou lidé říkat o spotřebě? Nebude to velká brzda odbytu?

V továrně uznávali, že je třeba nějak přesvědčiti nejširší veřejnost o úspornosti tohoto vozu. Ale jak? I když továrna pěstuje poctivou politiku pravdivých tvrzení v prospektech, málokdo tomu dnes věří. Je to stejné jako se speedometry.

A těsně před autosalonem přišlo mi lákavé pozvání: pojed' s sebou do Rachova a zpět — pojedem hvězdicovou jízdu k autosalonu a při tom chceme oficiálně, na dlouhé trati, změřiti průměrnou spotřebu „padesátky“ a to při slušném průměru.

Sešlo se mi těch věcí před autosalonem více — zájezd na autovýstavu do Paříže, zájezd do Zlína, několik předvádění nových modelů, nějaké přednášky a schůzky, k tomu pak příprava výstavního čísla — ale neodolal jsem. Ovšem, předem jsem se zeptal pečlivě na spolujezdce — není zdrávo jezdit s každým řidičem, škodí to někdy vlasům i srdci.

Ale tady nebylo nebezpečí — řed. Jar. Frei a Mirek Sochor, to oba jsou lidé, kterým mohu věřit plně. Zajímavé však bylo, jak málo oni oba věřili sobě navzájem, — když řídil jeden, nezahmouřil druhý ani oka, a jen pilně šlapal na pedálu. Velmi jsem při té příležitosti obohatil svůj slovník — ale to nepatří k referátu o silniční zkoušce.

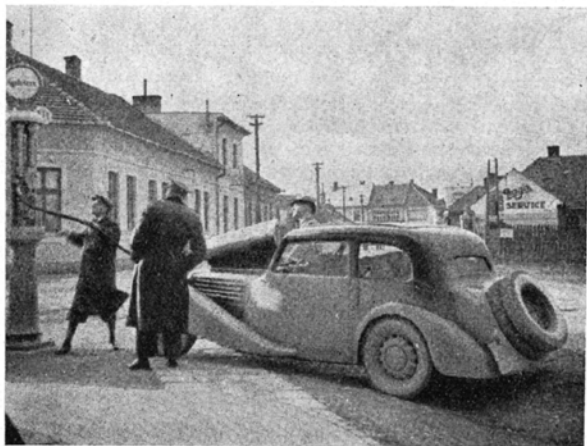
Jako oficiální, Autoklubem RČS. úředně delegovaný technický komisař jel s námi p. kpt. Solanský, společník milý a starý sportovec. Jeho záznamy, úředně zjištěné, o spotřebě na etapách i v celku, níže připojuji. Sám k nim mohu jen

poznamenati, že jsou zcela přesné a uvedená spotřeba byla přesně taková, jak je v nich uvedena.

Popíši nejprve celou naši jízdu tam i zpět. Odjezd z Prahy v úterý 13. X. v 13:30 hod., za početné účasti sportovců, kteří tak projevíli velký zájem o podnik tohoto druhu, který před závody a pod. má tu přednost, že v něm účinkuje normální stroj, stejné konstrukce jak jej pak dostane zákazník. Přes čistý hradecký kraj a Svitavy jedeme do Olomouce, kde si zajišťujeme kontrolní službu pro zpětný průjezd v noci na sobotu. Plníme v Novém Jicině — vzdy u normálních pump, žádné zvláštní směsi neb uhobenzin s benzolem, tzv. Special —, večeríme 60 min. v Zlíně, k spanku se ukladáme v Kuzomberoku ve 23 hod. Ujeto 538 km, průměr včetně zastavek 50.6 km/hod., bez velikých zastavek 67.3 km/hod. Z Kuzomberoka odjíždíme v 8:55 hod. ráno, plníme v Spisském Podhradí, obědváme a sdržujeme se v Kosicích 3 hodiny, u Serovcu kontrojujeme hřeji se dynamo a vymenujeme prerusovace; Scintilla oboje dodala nove, prý serizene, ale zřejmě nikoliv vyzkoušene. Asi jim hodne znelo v usich. Nocien v Uzhorode, kde nas pečlive ubytovava tamnejší Aero zastupce, pan Kihak a zajimavé nam vypravuje o originálních detailech této země podkarpatoruske, její velký rozkvet konstatuji na všech stranach, porovnavam tu se stavem, v nemz byta těsně po prevratu a pak v r. asi 1932, kdy jsem tudy projizdel do Rumunska a Bulharska. Celkem ujeto 342 km, průměr včetně všech zastavek 37.9 km/hod., bez větších zastavek 63.7 km/hod.

Třetí etapa z Uzhorodu do Rachova byla poměrně krátká, proto ráno prohuzime město a ja pilně tlujuji — doutam, že v Aero Car Clubu budu moći někdy tento film předvesti, již je hotov — a v 10:30 hod. odjíždíme na Mukačevo, Berehovo, Chust, Trebusany do Rachova, skoro state po krásně upravené, většinou betonované vychodní naší silniční magistrale. V Sevljusi a Rachově plníme, cestou opravujeme domorodé auto s děravým pistem, a v Rachově jsme po 204 km v 15:35 hod. Průměr se zastávkami 49.9 km/hod., bez velikých zastavek 69.3 km/hod. Večer jedeme do dílny promazat vůz, a aby bylo více práce, sbíráme těsně před dílnou nový hřebík. Kromě opravy této gumy dotahujeme ještě zadní tlumiče a brzdy, doléváme pouhý 1 l vody a hlavně přemýšlíme nad dynamem, jestli se splní čichová výstraha, kterou k nám vysílá do vozu, že chce shořet — či zdali to vydrží.

Celkem — Praha, Rachov — jsme najeli 1134 km, průměr



Čerpání zásob benzínu při jízdě do Rachova.

Foto Jz.



Plníme benzin v Popradu, při čemž litujeme, že tak blízké Tatry, krásně již zasněžené, musíme minout bez zastávky.

bez velkých zastávek (avšak se započtením všech malých) byl 66.749 km, spotřebováno 135.5 l normální lihobenzinové směsi, což odpovídá průměrné spotřebě

11.94 litru na 100 km.

Podotýkám přitom, že jsme zaprvé nejeli tak, abychom docílili nějaký vysoký průměr — jelo se zcela bezpečně, bez jediného většího smyku neb nebezpečí, zcela klidně a turisticky, také bez jakéhokoliv štvání stroje na plný výkon. Co se týče úspornosti jízdy, nebyly dělány žádné zázraky; rychlost byla vyhazována jen s několika velkými kopečů, v zatáčkách bylo brzďeno, nebylo využíváno setrvačnosti vozu — a dokonce jeden kus cesty zůstal na karburátoru — byl to Solex omylem otevřen samostartér, což jistě sežralo pár litrů směsi. Kromě toho zátku v nádržce mírně netěsnila a část cesty jelo se špatně seřízeným předstihem.

Celkový čas jízdy, po odečtení velkých zastávek, byl 16 hod. 2 minuty. —

Z Rachova — kde prý nejen lišky, ale i medvědi a vlci dávají dobrou noc — jsme odstartovali v 8 hod. ráno, za deště a v blátě jsme jeli dřívější trati, proplétajíc se mezi venkovskými povozy a dobytkem. Plnili jsme v Užhorodu, Popradu a Příboru, v Novém Jičíně jsme měli dlouhé sdržení s dynamem, pak jsme v Olomouci vzbudili kontrolu, doplnili ještě jednou ve Vysokém Mýtě a po ujetí 1120 km dojeli ve 4:52 hod. do Prahy k domu AKRčs. Průměr včetně všech zastávek 53.7 km/hod., bez zastávek velkých 64.506 km/hod. (se započtením všech zdržení malých, hlavně 9 přejezdů a četnické silniční kontroly). Terén byl velmi špatný, většinou dešť a všude bláto. Průměrná spotřeba až do Příboru byla 13.3 l/100 km; její stoupnutí proti jízdě

tam způsobila nejen ztráta benzínu při opravě dynamy (jízda zpět, mytí rukou), ale i značně horší trať, jízda v noci, bláto a netěsnost přívodu ke karburátoru po část trati po Slovensku. Ku konci trati docílil řed. Frey na celý zbytek jízdy průměr 87 km/hod., v jednom úseku přes 100 km dlouhý pak skoro 105 km/hod. Motor šel tedy bezvadně. — Spotřeba, zde docílená, je výsledek nikoliv nějakého uměleckého seřízení motoru a karburace, nýbrž má na ni hlavně vliv převod. Ovšem, v úpravě kanálů zřejmě bylo využito zkušenosti z modelu „30“ — poznatků velmi pracně a drazě získaných.

Přepočteme-li váhu stroje a počet HP, a získáme-li údaj kolik kg mrtvé váhy přijde na 1 HP, získáme další doklad proč tento stroj musí dobře akcelarovat a proč v krátké době se dostane do 100 km rychlosti, která se zde dá velmi dobře využít i na zcela krátkých úsecích. Při tom velmi nízké těžiště a ještě lépe rozložená váha než u „30“ umožňuje jeti s tímto vozem nejen bezpečně, ale i rychle i v nejtěžších zatáčkách, při vždy velmi snadné říditelnosti. Na rovině jsem stroj stopnul na celý kilometr rychlostí 113 km/hod. Při jízdě „snaživě“ by se s ním jistě daly docílit opravdu překvapující průměry — což ovšem při našem podniku nebylo snahou; chtěli jsme pouze přesně změřit při jízdě z Prahy do Rachova, tedy na dlouhé trati kde nejsou možné nějaké omyly, spotřebu při slušném průměru. Výsledek — 11.9 l na 100 km — je velmi slušný.

Mohu tento stroj tedy uznati nejen jako velmi úsporný, ale i jako jeden z našich nejrychlejších vozů vůbec, zvláště ve své třídě. A jeho sezení na cestě a říditelnost — myslím — vůbec nemá konkurence. Pro jezdce, který žádá opravdu tichý chod, t r v a l e vysokou rychlost a hezky slušné průměry, je to vozidlo dobře vyhovující takovýmto přísným požadavkům.

Jaroslav Jezdinský (1901 – 1973) zde vystupuje jako redaktor časopisu „Auto“. Rozsah jeho činnosti byl značně pestřejší. V r. 1920 vystudoval Vyšší průmyslovou školu strojní a nastoupil jako konstruktér do České zbrojovky. Při zaměstnání vystudoval Vysokou školu technickou. Učil technické předměty na průmyslové škole, pracoval jako technik ve firmách Radioelektra a Elektra. Po r. 1946 vedl technické obory v Pražských vzorkových veletrzích. Poté pracoval jako technik v Energoprojektu a v Armabetonu. Byl redaktorem časopisů Motocykl, Motor, Motor revue, Auto a do dalších přispíval. O příkladné spolupráci svědčí i oficiální poděkování Aero Car Clubu.

„AERO - 50“

ve filmu redaktora J. Jezdinského
a v přednášce ředitele J. Freie,
je programem

II. JOUR-FIXU A. C. C., který se
koná v sobotu 28. listopadu ve 20 h.
več. ve Francouzské restauraci paláce
AKRČs.



A E R O C A R C L U B

ÚSTŘEDÍ V PRAZE

SEKRETARIÁT: PRAHA II., NA POŘÍČÍ 28. - TELEFON 361-40, 278-60

V PRAZE, dne 1./XII.1936.

Pan

Jar. J e z d í n s k ý, red.

Praha.

Jménem našeho klubu dovoluji si Vám podepsaní funkcionáři tlumočiti nejsrdečnější díky za Vaši spolupráci na našem II. Jour-Fixu, který se konal dne 28. listopadu t.r. v paláci Autoklubu.

Ujišťující Vás, že se jiným způsobem budeme za Vaši blahovůli revanchovati, prosíme, abyste přijal ještě jednou náš srdečný dík a trváme

se sportovním pozdravem

AERO CAR CLUB

předseda

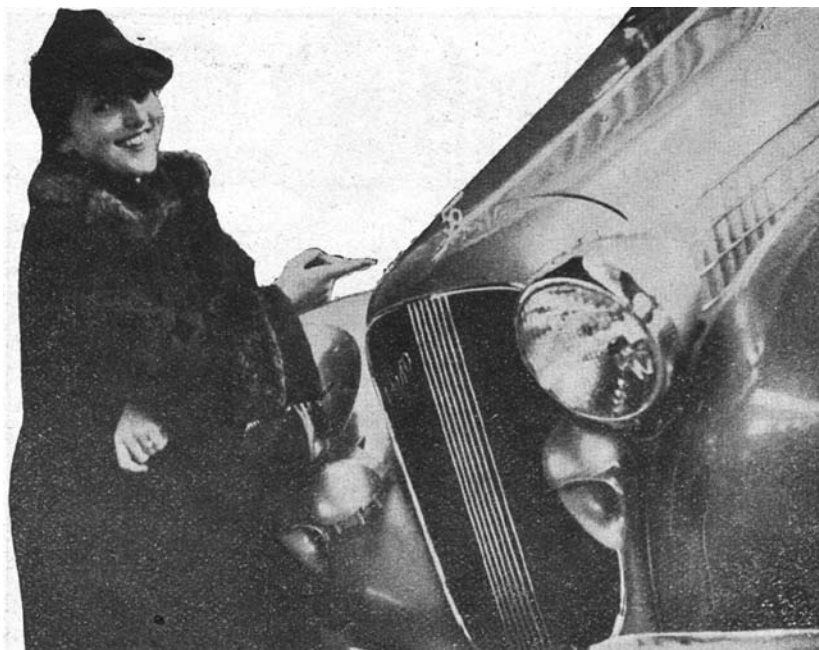
sekretář

AUTOSALON Praha 1936

Ve dnech 15. – 24. října 1936 se konal XXVI. mezinárodní autosalon v Praze. Pro nový vůz Aero 50 byl odrazovým můstkem do povědomí široké veřejnosti. Stánek továrny AERO nabízel návštěvníkům podrobnou brožuru s údaji o svých výrobcích – AERO 30 model 1937 a samozřejmě – AERO 50. V brožurě jsou natolik zajímavé údaje o barevném provedení vozů, vybavení, cenách a speciální výbavě, že jsme se rozhodli postupně zveřejnit brožuru celou. Jistě bude dobrou pomůckou v technické rubrice. Na autosalonu se prezentoval i ACC svým klubovním stánkem.

NEZNÁTE-LI SE, představíme Vás! Paní E. Slavíková a nový model vozu Aero 50.

Foto Neckář.



Aero

INFORMACE

o vozech Aero

Stálý úspěch v prodeji jest výsledkem dobré konstrukce vozu a dobré výroby se znalostí lidí a vlastního produktu. Někteří prodáváci mají sice dobré výsledky aniž by ovládali třeba oboje, ale kdyby si jednu z těchto znalostí osvojili, z n á s o b í svůj úspěch v prodeji několikrát. Proto bedlivě pročtěte následující stati pojednávající o detailech a přednostech našich vozů Aero.

AUTOSALON 1936

PROGRAM A INFORMACE

SESTAVIL L. SLAVÍK

Automobil Aero 50

Mezi opravdové události letošního autosalonu patří nový 4válcový 2litrový vůz Aero 50. Již napřed jest ovšem záhodno zdůrazniti, že tento nový velký vůz jest vyráběn vedle osvědčených vozů Aero 30, jež továrna Aero dále bude vyráběti. Naopak také vozy Aero 30 byly v nových podrobnostech zdokonaleny. I ti, kdo jsou zvyklí na rychlý vůz Aero 30, mají zcela nový dojem jízdy, když usednou za volant vozu Aero 50. Do zatáček lze jeti zcela bezpečně mnohem rychleji, protože přední kola jsou více zatížena. Vůz jede velmi tiše a neobvykle pružně.

Akcelerace připomíná nejsilnější americké šestiválcové a osmiválcové vozy. Rychlost na rovině činí u limusiny 110 km v hodině a roadsteru 120 km v hodině. Není divu, že s tímto vozem, který vyvíjí tak vysokou rychlost, má tak znamenitou akceleraci, neztrácí tempo v kopcích, lze dosáhnouti neobvykle vysoké cestovní průměry při zcela bezpečné jízdě.

V čem spočívá konstrukce vozu Aero 50?

Konstrukce vozu Aero 50 spočívá v podstatě na zásadách, které se tak dobře osvědčily u vozu Aero 30. Přední náhon vlastní zdařilé konstrukce, jenž patří mezi nejlépe vyřešené přední náhony světové výroby.

● **Doporučte předváděcí jízdu.**

Všechna 4 kola jsou nezávisle pérována na výkyvných poloosách. Chassis jest velmi pevné z ocelových nosníků zavřeného skříňového profilu. Ocelová podlaha přivařená k spodní části chassis chrání dokonale vnitřek vozu před blátem, prachem a průvanem. Hlavní změny proti vozu Aero 30 tvoří ovšem jednak větší a silnější rozměry chassis, jednak *nový motorový agregát*.

Motor jest 4válcový 2taktní, obsah 2 litry, vrtání 85, zdvih 88. Výkon motoru při 3200 obr./min. jest 50 HP.

Motor Aero 50 tvoří kompaktní, snadno přehledný a přístupný blok se starterem, dynamem, spojkou, rychlostní skříní, diferenciálem, od něhož jsou poháněna přední kola. Diferenciál má nehlukné soukolí Gleason.

Celý tento blok jest uložen na gumě, záchvěvy, které se nezbytně vyskytují u každého pohonného mechanismu, jsou pohlcovány gumou, takže nejsou přenášeny na karoserii a neruší řidiče. Kromě toho jest mezi motorem a řidičem isolační příčka.

Pohyblivé části vyvážené, jehloví ojnicní ložiska, velmi účinné tlumiče ssání a výfuku, tichý vyrovnaný chod jako u 4taktního 8válece. V jednom přehledném dobře při-

stupném bloku s motorem jest třírychlostní převodová skřín a diferenciál. O chlazení jest postaráno velmi pečlivě. Motor má vodní pumpu, ventilátor a speciální chladíč s velkou plochou a velkým obsahem.

Jest chod vozu Aero 50 tichý?

Velká péče byla věnována tomu, aby vůz byl tichý a jízda v každém směru dokonale příjemná a pohodlná. Kola jsou hvězdicová, opatřená superbalony o velikosti 5.25/16. Přední pérování má olejové tlumiče, vzadu jsou třecí tlumiče výkyvů. Všechny pohyblivé části jsou uloženy na gumě, stěna mezi motorem a předním sedadlem jest zvukově a tepelně izolována.

● Doporučte předváděcí jízdu.

Jaká jest rychlost vozu Aero 50?

Maximální rychlost limusiny Aero 50 jest 110 km, zatím co maximální rychlost u roadsteru jest 120 km v hodině.

Jaká jest vlastně spotřeba vozu Aero 50?

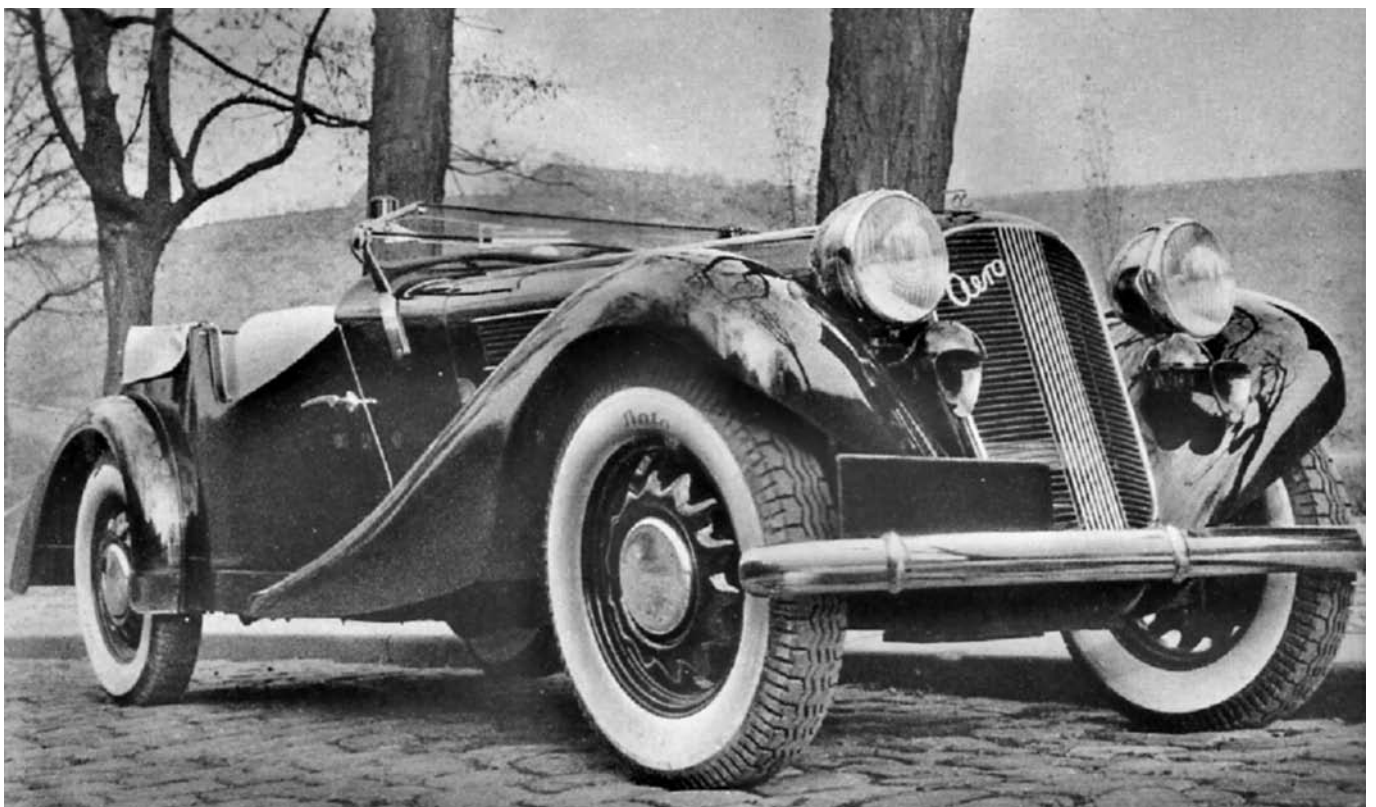
Továrna mileráda ručí za tuto spotřebu lihobenzinové směsi na normální silnici:

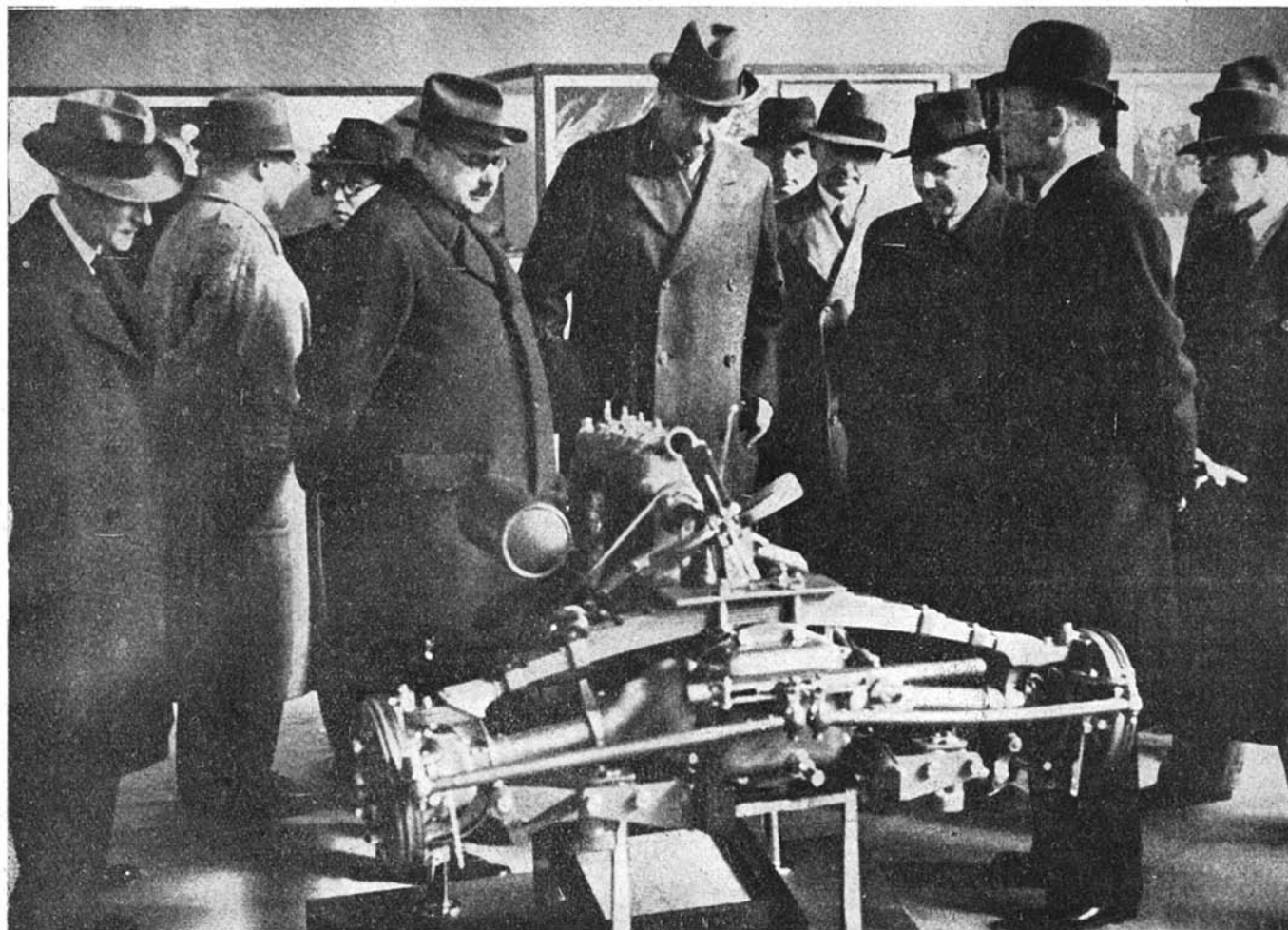
Při rychlosti do 80 km/hod. asi 10.5 l,
při rychlosti do 100 km/hod. asi 12 l,
při využití vrcholného výkonu asi 13 l/100 km.

● Doporučte předváděcí jízdu.

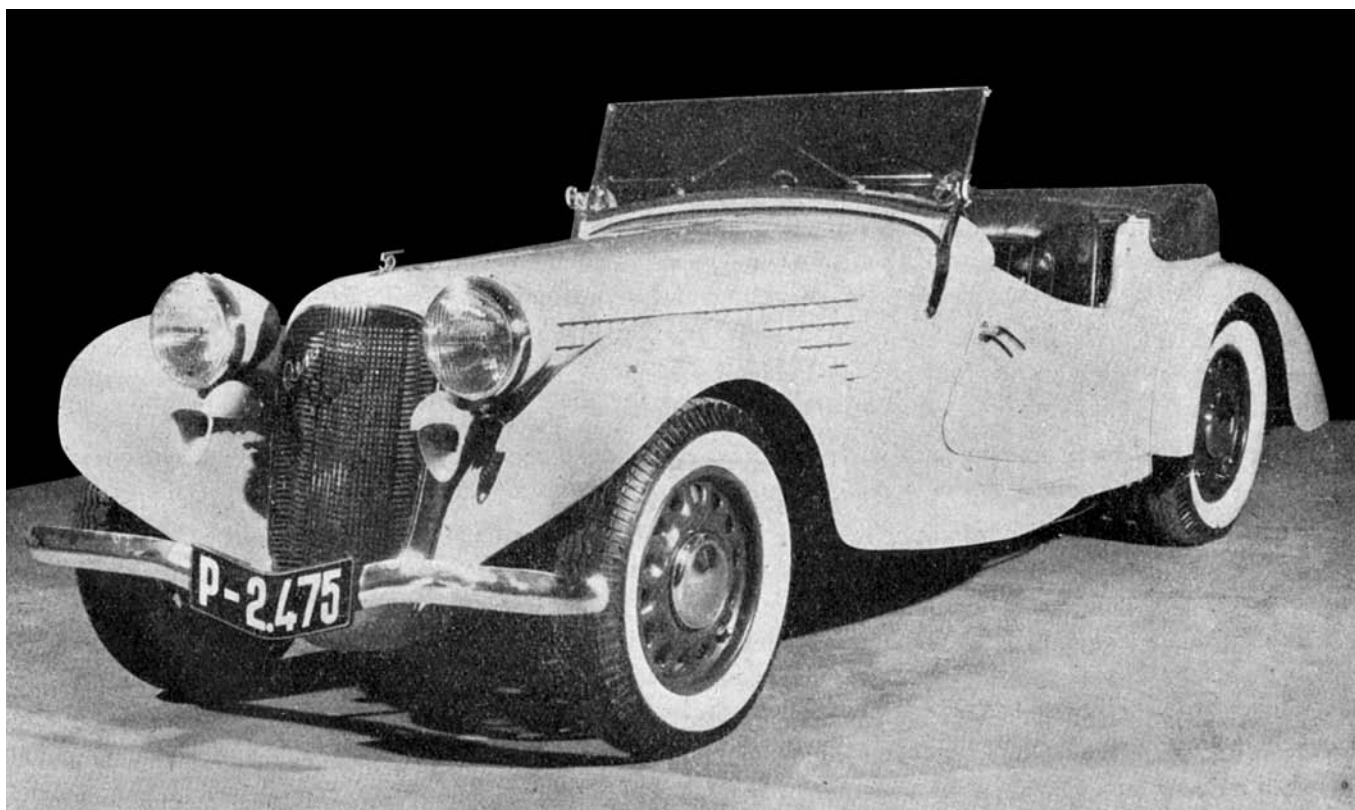
10

11





Význačná návštěva ve stánku továrny Aero: Ministr veř. prací Ing. Nečas (uprostřed s ved. ředitelem Hrdličkou z Asapu (vlevo) a Ing. Herainem (vpravo); naslouchají výkladu L. Slavíka, vedoucího pražské Aero-prodejnny, o chasis modelu Aero 50. Foto Neckář.



Střed zájmu návštěvníků letošního pražského Autosalonu — roaster Aero - 50, který byl předveden též J. K. V. princí Michalovi v Lánech dne 29. října. Press Photo Service.

Vůz Aero 50 jest velmi úsporný, uvážíme-li, že jeho výkon se rovná výkonu automobilů, u nichž je spotřeba nad 15 l/100 km předpokládána jako samozřejmost.

Kolik má vůz Aero 50 rychlostí?

Bohatě dimensovaná rychlostní skříň má tři chody a jeden zpáteční.

Poměr převodů:

přímý záběr: 1:3.88 u limusiny,

1:3.68 u roadstru,

druhá rychlost: 1:6.54 u limusiny,

1:6.02 u roadstru,

první rychlost: 1:12 u limusiny,

1:13 u roadstru.

Při rychlosti 100 km/hod. koná motor limusiny pouze 3.140 obrátok v minutě, u roadstru 3060 obrátok. Proto motor pracuje i při plné rychlosti vozu za podmínek zaručujících minimální opotřebení. Jmnoho vozů, které mají na přímý záběr převodní poměr, který má vůz Aero 50 při dvojce. Tento výhodný poměr byl dosažen u vozu Aero 50 velkou výkonností motoru. Tento výhodný převodní poměr může si dovolit jen konstrukce automobilu, při níž motor jest velmi výkonný a pružný a poměr výkonu motoru k váze vozu velmi výhodný. Tyto poměry na Aero 50 jsou podobné jako velké americké automobily.

● Doporučte předváděcí jízdu

12

Jak se osvědčil přední náhon u nového vozu Aero 50?

Velmi skvěle.

Přední náhon má za účel, aby výkon motoru byl přiveden cestou co nejkratší a nejehospodárnější tam, kam patří, to jest na hnané kola automobilu. — Vůz Aero 50 má vlastní konstrukci předního náhonu, která jest odborníky uznávána jako jedna z nejzdařilejších v celé světové výrobě automobilů.

Mohutně dimensovanými nosnými poloosami jsou z diferenciálu vedeny hnací hřídele, jejichž pohonné klouby jsou umístěny ve středu nábojů předních kol. Celý hnací mechanismus jest kryt a pohybuje se v olejové lázni, což zaručuje trvanlivost, bezvadný výkon a tichý chod.

● Doporučte předváděcí jízdu.

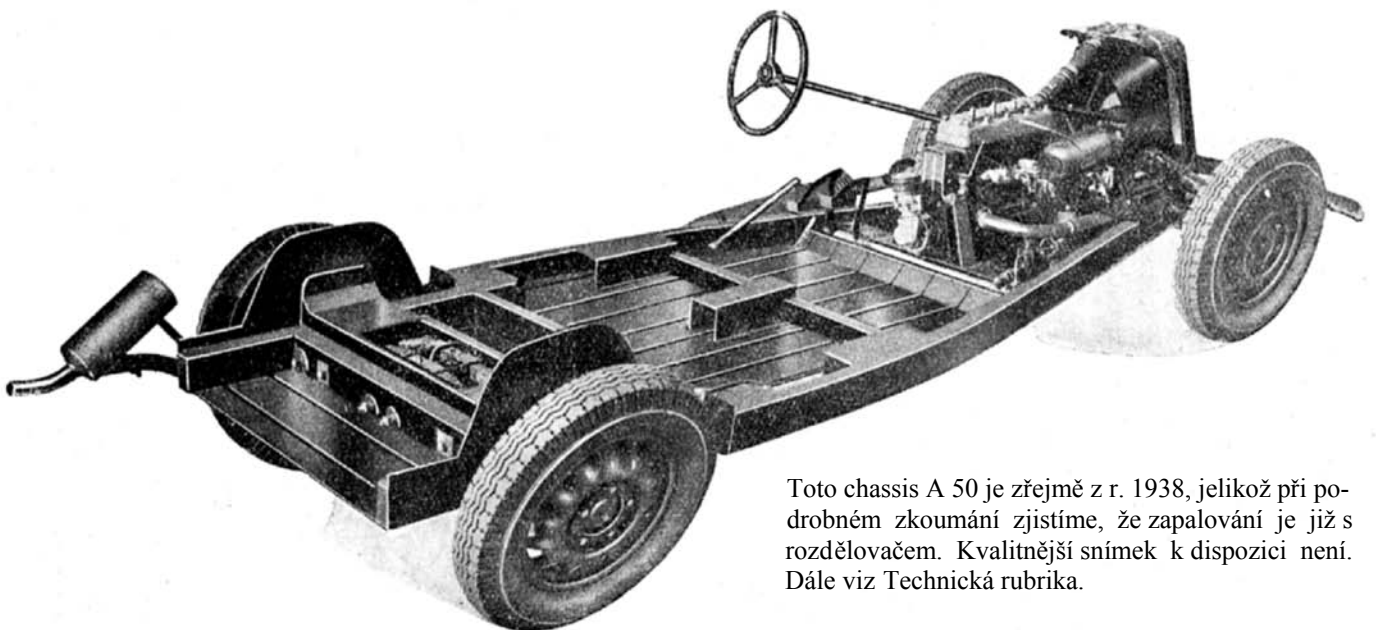
Jaké jest chassis vozu Aero 50?

Chassis jest tvořeno ocelovými nosníky zavřeného skříňového profilu, majícími v půdorysu tvar karoserie. Ocelová podlaha vozu jest elektrickým svářením připevněna k spodku nosného rámu. Při jiných konstrukcích spočívá podlaha nahoře na nosném rámu, kdežto u vozu Aero 50 jest užitečný prostor o celou výšku rámu větší.

Jak vůz Aero 50 sedí na špatné silnici?

Všechny 4 poloosy jsou výkyvné, každé kolo jest samostatně odpružováno dlouhými, silnými listovými

13



Toto chassis A 50 je zřejmě z r. 1938, jelikož při podrobném zkoumání zjistíme, že zapalování je již s rozdělovačem. Kvalitnější snímek k dispozici není. Dále viz Technická rubrika.

Co bylo před Autosalonem?

Prvním vážným pokusem o silnější typ než byla A 30 s výkonově (vzhledem k celkové hmotnosti) poddimenzovaným motorem, který by mohl přijít do sériové výroby, byl prototyp vozu sice na bázi „třicítky“, ovšem se čtyřválcovým motorem 1998 ccm (sestaveným ze dvou motorů A 30) a aerodynamickou sportovní karoserií. Konstrukce a výroba se odehrály v rychlém tempu během zimy 1935/36 a předpokládalo se, že vůz bude připraven pro „1000 mil československých 1936“ a obsazen Bohumilem Turkem. Ten se však po těžkém zranění v ročníku předcházejícím závodění vzdal a samotný podnik už se

ani nekonal. Přesto se vůz, který byl brzy prodán závodníkovi Mahrovi, na několika závodech a soutěžích objevil a posloužil tak k získání poznatků pro další vývoj.

Pozn. red.: Snímek této aerovky se závodníkem Mahrem je otištěn v *Aerovkáři* č. 5/2015 na str. 10.

Klubovní stánek na XXVI. mezin. autosaloně v Praze.

Foto Neckář.



Podklady připravil Karel Jičínský



Fotosoutěž z počátku 30. let

Fotosoutěže bývaly oblíbeným způsobem propagace různých firem či jejich výrobků. Počátkem 30. let měl propagaci ve firmě Aero na starosti Miloš Bloch, který se samozřejmě nejvíc zabýval aerovkami. Jednou z akcí byla také „soutěž o nejlepší propagační snímky vozů Aero“, jejímž spolupředatelem byla pražská firma Aktinofot – mimo jiné i vydavatel měsíčníku pro amatérskou fotografii VATRA. Na fond finančních cen bylo upsáno celkem 14.000 Kč. I. cenu Aktinofot 3.000 Kč získal Jan Lukas za snímek dvojice šťastných mladých lidí v roadsteru A 30. Fotografie Josefa Voříška obdržela III. cenu Aktinofot 200 Kč a IV. cenu Aero 150 Kč.

Připravil Karel Jičínský

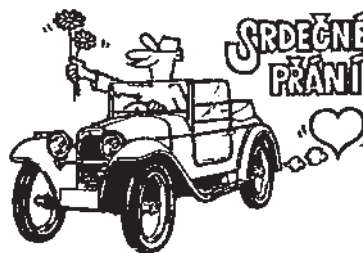




AEROjízda 2016

Nebývá zvykem, aby sportovní akce byla zařazena do společenské rubriky. Letošní AEROjízda je však výjimkou. Vše začalo pod přísným utajením v kempu Višňová – Hájek pod královským hradem Křivoklátem. Aerovkáři se sjeli ke své tradiční akci na závěr sezóny a pokračování znáte – za krásného počasí, krásnou krajinou atd. To bych ale nosil dříví do křivoklátských lesů. Jednoduše řečeno dojeli jsme do Zbirohu, konkrétně do muzea „Expozice požární ochrany“.

Bylo nám divné, že, ač bylo muzeum otevřené, nás pořadatelé dlouho odrazovali od vstupu. Tajnosti musely skončit a my jsme spatřili dvě svatebně vyšňožené aerovky obklopené hasičskou technikou a svátečním stolem s kyticí uprostřed.



od všech aerovkářů

Náš kolega Štěpán Jeník a paní Stanislava Matějková byli oddáni



Po „veteránské veselce“ se v muzeu bylo na co dívat. Hasičské stříkačky až z 18. století nebyly výjimkou. K vidění byla i unikátní stříkačka poháněná parním strojem. Bylo by zajímavé vědět, za jak dlouho se podařilo parní stroj přivést do chodu; snad to nebylo až po požáru.



Řada aerovek před hasičským muzeem ...



... a předání cen v závěru akce

– JK –



35. Evropský sraz přátel AERO

Michelstadt – Odenwald 2. – 5. září 2016



Pro většinu českých aerovkářů je Evropský sraz přátel AERO stále nedostupným podnikem, ať už z finančních důvodů nebo přeci jen velkou vzdáleností. Přesto, mírně se obměňující parta aerovkářů z našich zemí vyrazila, jak jinak než po ose. Zprvu se zdálo, že naše účast bude jedna z největších, ale osud zasáhl a část účastníků z rodinných důvodů vůbec nevyjela a část aerovek se stala obětí nehody ve vlastních řadách. Dobrá zpráva je, že zraněny byly jen aerovky a jejich polámané „kosti“ se už zběsilou rychlostí opravují.

Je to neuvěřitelné, ale 35. Evropský sraz přátel AERO byl již naším 24. startem. Pokud jsem se zmínil, že se naše česká parta mírně obměňuje, nejinak je tomu i se členy německého klubu aerovkářů. Po čtvrt století se setkáváme se stejnými aeronadšenci nejen z Německa, ale i ze Švýcarska a Holandska a mladých přibývá poskovnu jako u nás. Generace, která zažila aerovky ještě v běžném provozu, pomalu končí a ti mladí obdivují veterány radši jen v garážích. Předpokládám, že se už těší na ta samořiditelná auta a radost z jízdy a ovládání stroje jim dochází – škoda. Netruchleme, je to přirozený vývoj; koneckonců, vždyť my se ještě za volanty aerovek chvíli udržíme.



Aerovky v romantických uličkách ...



... a aerovkáři u stolů prohýbajících se výborným jídlem.

Letošní sraz doznal několika zásadních změn. Předně, přestal být soutěží. To je pochopitelné, již jsem se zmínil, že populace aerovkářů zestárla. Špatně vidíme na itinerář a místo brýlí a lupy budeme mít asi v povinné výbavě dalekohledy,



Jeden z navštívených hradů ...



... a cena pro pořadatele.

těžko se z aertovek dostáváme (hlavně z těch malých) pro plnění úkolů a stejným problémem je se do nich dostat zpět. Déšť je pro nás a stírače našich miláčků nepřekonatelnou překážkou, a to se chci vyhnout popisu ztráty času v etapách řekněme častým mimosoutěžním zastavováním (podotýkám, že nejde vůbec o poruchy aerovek) atd. Stručně řečeno, sraz aerovkářů je již především společenskou akcí.

Každá zásadní změna však přináší nějaká ta ALE. Akce (nechci záměrně použít slovo soutěž) byla opět perfektně připravena – ubytování, stravování, itinerář, výběr zajímavých lokalit atd. Jenomže nastupuje lidský faktor posádky – podotýkám naší posádky. Když nad námi nepráská bič povinnosti, jsme k itineráři jaksí laxní a jsem přesvědčen, že to není jen náš případ. Jednoduše řečeno, itinerář jde tak trochu stranou a jízda ztrácí „šťávu“. Asi nejen nám se stalo, že jsme neviděli některé zajímavosti, kam nás měl itinerář dovést. Jsem díky věku všemi deseti pro maximální zjednodušení soutěže, ale měla by zůstat snaha nějakým způsobem přimět posádky, aby vybraná místa, mimochodem velmi zajímavá, opravdu navštívila. Např. návštěvu starověkého římského opevnění by posádka musela doložit prospektem nebo razítkem do itineráře, návštěvu hradu by prokázala fotkou ve vlastním fotoaparátu a pod. V cíli by to pořadatel jen odškrtnul a klasické průjezdní kontroly by vůbec nemusel postavit. Systém by mohl vést i k vyhlášení jakéhosi volného pořadí vítězů. Věřím, že v mnohých účastnících by opět „chytily ty správné soutěžní saze“ s minimálním zatížením pořadatelů. Berme to jen jako úvahu do budoucna a ono nás to v Čechách asi také nemine. Vždyť jsme už přislíbili uspořádat Evropské setkání AERO k 90. výročí zahájení výroby aerovek.



Vyjíždka se dvěma HP.



Hrad Kulmbach na zpáteční cestě.

Bývalo zvykem, že vítěz soutěže měl za povinnost napsat příspěvek do Aerovkáře. Vítěz vyhlášen nebyl, a tak do uzávěrky se nikdo neozval. Možná, že můj příspěvek bude mít odezvu.

Protože o průběhu soutěže vlastně nic nepíšu, připomeňme si ji několika fotkami.

Svůj příspěvek končím poděkováním pořadatelům za příjemný zážitek a těším se na další setkání.

– JK a EB –

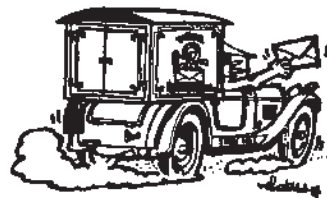
!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zasílání **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. – Ještě připomínám; můžete zasílat i inzeráty (koupě, prodej).

– red –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!




Kolega Petr Klusák se pozastavil nad tím: „... že si Aerovka v r. 1944 mohla dovolit veřejně deklarovat a vystavovat nově vyrobené valníky v prodejně bří. Šulcových ...“

Dovolím si k tomu říci pár slov, i když samozřejmě nejsem pamětníkem té doby.


Za války byly pohonné hmoty na příděl, to je všeobecně známo. Nové osobní automobily byly proto neprodejně, takže továrna přešla na výrobu účelových variant svých typových vozů. Svědčí o tom i tabulky vyrobených vozů. V r. 1941 v podstatě ustala výroba osobních vozů kromě jedné série limuzín v r. 1943. Z tabulek naopak vyčteme, že v letech 1940 – 42 bylo vyrobeno několik sérií valníků A 30, které se zřejmě velmi pomalu a problematicky prodávaly až do konce války. Vzpomínám si, že můj otec vyprávěl jak „třicítka – sport“ (mimochodem tu, se kterou jezdím) přeregistroval na užitkový vůz pro rozvoz výrobků, aby nemusel tak často používat provozně dražší nákladní automobily. Registraci po válce nepředvedl zpět na osobní automobil, což paradoxně způsobilo zájem komunistického režimu o zabránění i tohoto vozu. K tomu nedošlo jen díky tomu, že otec aerovku znepojíždil a v té době již také její stáří.

– JK –

V nabídce výrobků firmy **Bratři Svobodové** byly baterie speciálně pro firmu AERO, o čemž svědčí i nápis **Aero** na boku. Reklamní leták zaslal Petr Klusák.



Bratři Svobodové



Typ vozu	Čís.	Volt	Kapacita Amp. h.	Rozměry mm			Váha kg	Cena Kč
				d.	š.	v.		
1válec	134	6	40—50	270	170	160	13	335.—
2válec	135	6	50—60	230	225	155	15	380.—

BATERIE PRO AUTOMOBILY

Aero

PŮVODNÍ A NORMALISOVANÉ V MONO-BLOKOVÝCH SKŘINKÁCH.



Dnes v Technické rubrice najdete:

str. 14 – Brožura Autosalonu 1936 (část a část v historické rubrice) – karburátor AMAL.

str. 15 – Zapalování A 50 a výstroj motoru A 50.

str. 16 - 17 – 2. pokračování o renovaci A 50 od Jana Wagnera.

str. 18 – Ceník dílů A 30 z r. 1938 (3. část – spodní řádek je bohužel nekompletní). Ceník zaslal Petr Klusák.

str. 19 – Seznam výkresů pro vozy A 30 – chassis – rám – kola. V seznamu jsou uvedeny jen výkresy, které máme v archivu!

Chceme mít aerovku autentickou?

Originalita vozů Aero 50.

V příspěvku o Autosalonu 1936 jsme zmínili obsáhlou brožuru o vozech AERO. Omlouváme se, že její přetištění bude mírně chaotické. Přednost z pochopitelných důvodů dostala „padesátka“. V příštích číslech Aerovkáře najdete její pokračování.

mi péry. Závěs zadních per a poloos jest umístěn pod středy kol, takže kola zůstávají ve správné stopě i při pohybu per a poloos. Přední tlumiče má olejové, zadní tlumiče třecí.

Široký rozchod 1200 mm zaručuje stabilitu v zatáčkách.

Rozvor roadsteru 2600 mm, rozvor limusiny 2780 mm. Výška nad zemí 210 mm, tedy větší nežli u většiny jiných vozů.

Podlaha rovná, nic z ní dolů nevyčnívá. Nejnižší prakticky dosažitelné těžiště. Pneumatiky superbalonové 5.25×16.

Jaké jest chlazení vozu Aero 50?

Chlazení jest vodní pumpou, ventilátorem a speciálním výkonným chladičem.

Jest nějaký rozdíl mezi motorem limusiny a roadsteru?

Motor u roadsteru má dva karburátory. — Roadster má vzhledem k menší váze jiné převody a sice do rychla.

Jaké má vůz Aero 30 řízení?

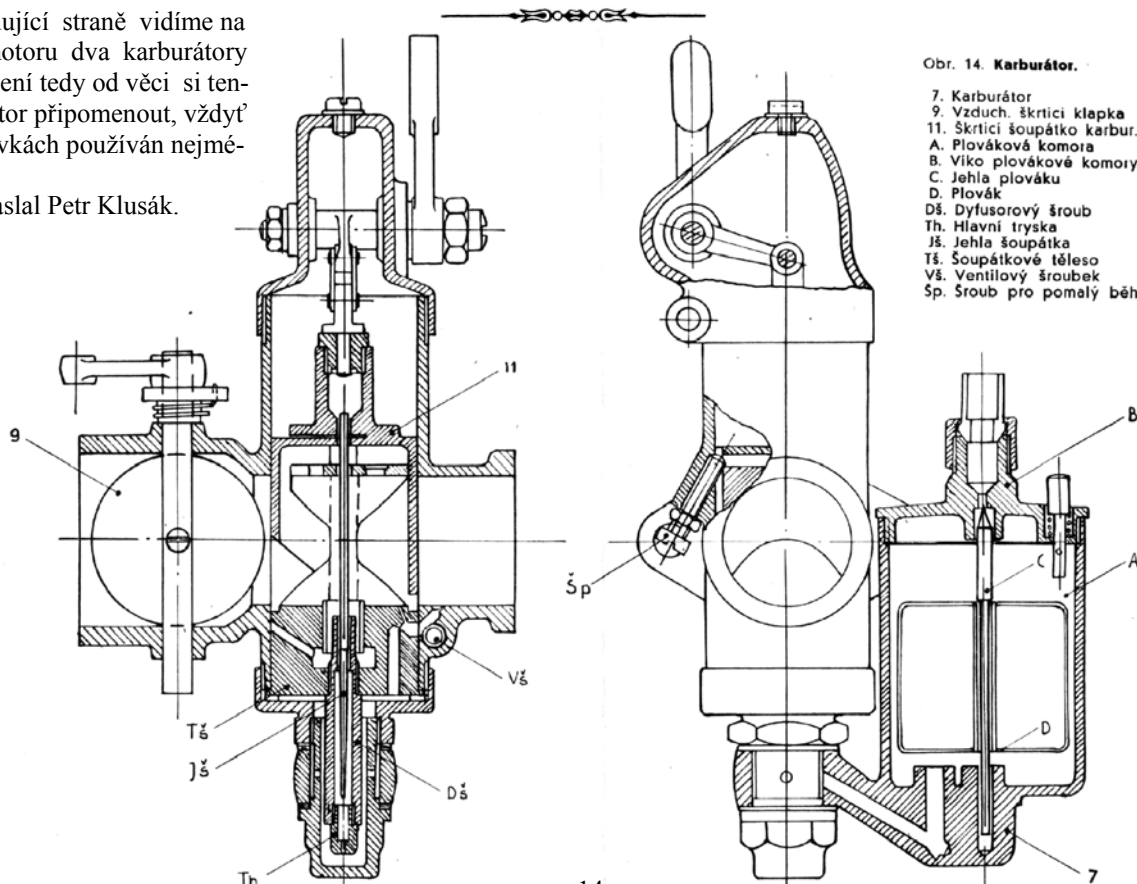
Každé přední kolo má svou řídicí tyč, jejíž kloub jest umístěn v téměř středu jako výkyvné poloosy. Pohyby volantů jsou převáděny od odpérované volantové tyče pastorkem přes ozubený hřeben. Řízení jest lehké, bez nárazů ve volantu.

● Doporučte předváděcí jízdu.

14

Na následující straně vidíme na snímku motoru dva karburátory AMAL. Není tedy od věci si tento karburátor připomenout, vždyť byl v aerovkách používán nejméně 7 let.

Schéma zaslal Petr Klusák.



Obr. 14. Karburátor.

- 7. Karburátor
- 9. Vzduch. škrtní klapka
- 11. Škrtní šoupátko karbur.
- A. Plováková komora
- B. Víko plovákové komory
- C. Jehla plováku
- D. Plovák
- Dš. Dyfuzorový šroub
- Th. Hlavní tryska
- Jš. Jehla šoupátka
- Tš. Šoupátkové těleso
- Vš. Ventilový šroubek
- Sp. Šroub pro pomalý běh

Na kolik litrů směsi jest nádržka?

Pohonná směs jest ve velké nádrži na více než 45 litrů. Nádrž jest rozdělena dvojitým uzavíracím zařízením na hlavní přívod o obsahu ca 40 l a rezervu ca 5 l. Olej se přidává přímo do směsi — není zapotřebí složitých zařízení mazacích a přece máte vždy jistotu, že motor jest mazán.

Jaké zapalování má vůz Aero 50?

6 Volt, dynamobateriové 100 Watt, velké reflektory aerodynamického tvaru se světlem velkým, tlumeným a městským, vzadu osvětlené číslo a stopka. Kromě toho jest vůz Aero 50 vyzbrojen dvěma americkými houkačkami, stíračem předního skla a ukazovatelem směru. Starter jest moderní, nehlučný. — Motor Aero 50 startuje za každého počasí lehce a ihned. — Přepínání světel velkých a tlumených nožním pedálem.

Baterie jest o kapacitě 100 amper hod.

Jaké brzdy má vůz Aero 50?

Velmi silně dimensované brzdy jsou navzájem vyrovnány, aby záběr byl stejnoměrný. Jejich seřizování se děje snadno pomocí dvou dobře přístupných matek. Ruční brzda jest nezávislá.

Jak jest u vozu Aero 50 pamatováno na ventilaci vozu?

Prohlížíte-li si blíže limusinu, všimnete si pečlivého větrání motorového prostoru, odkud horko a

15

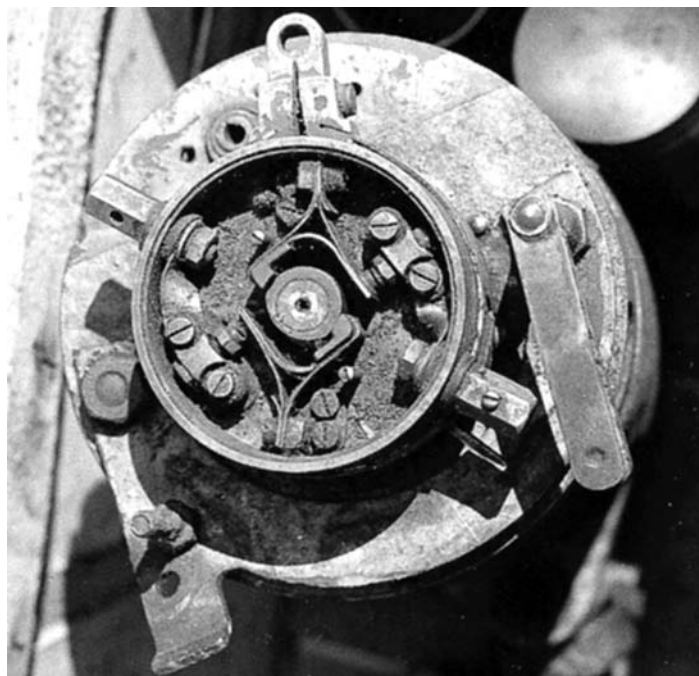
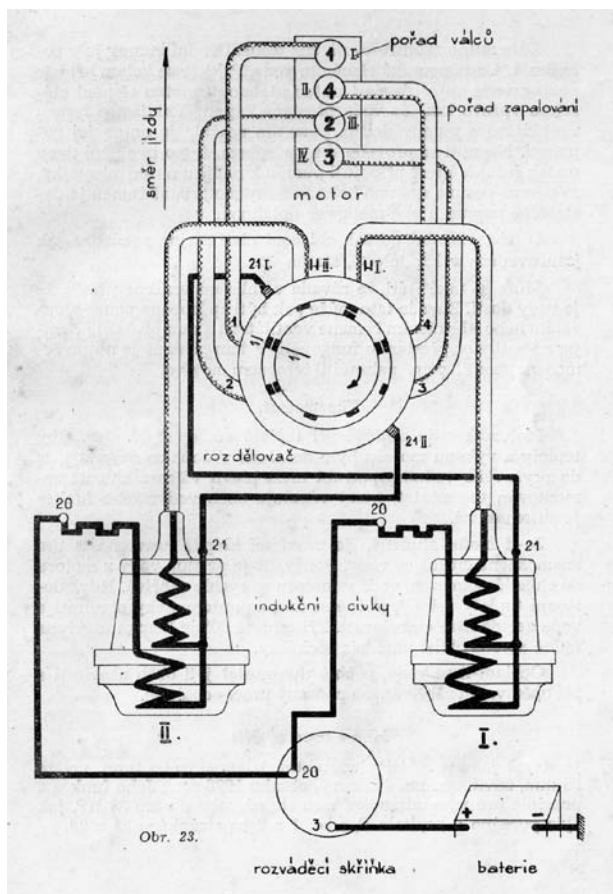
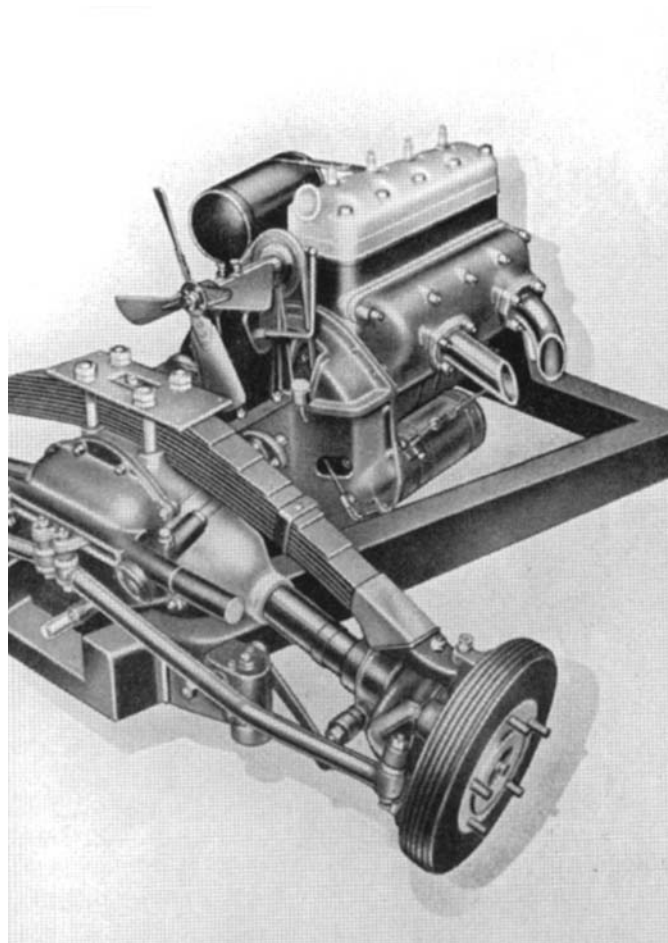
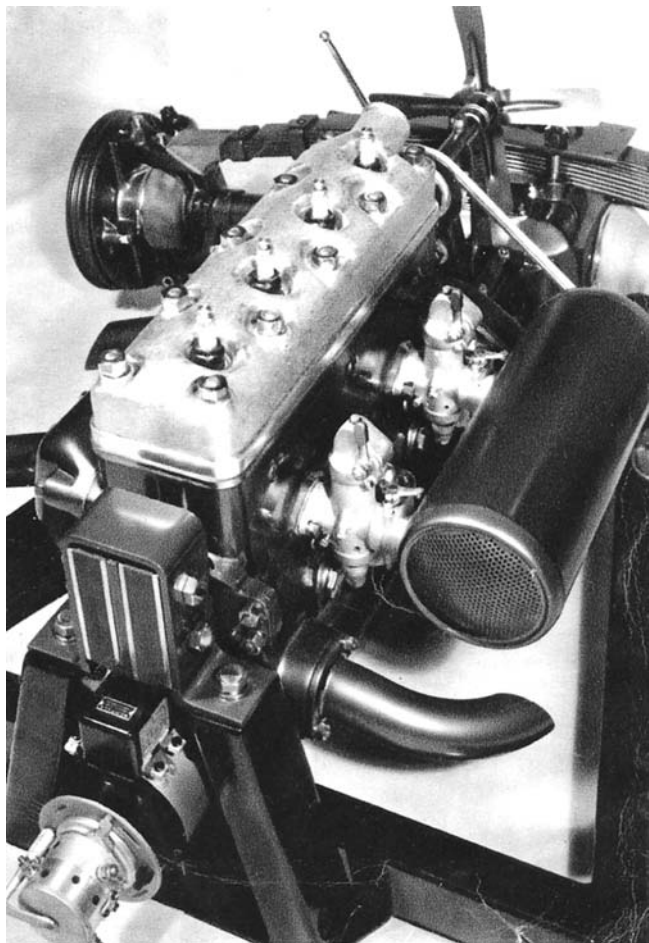
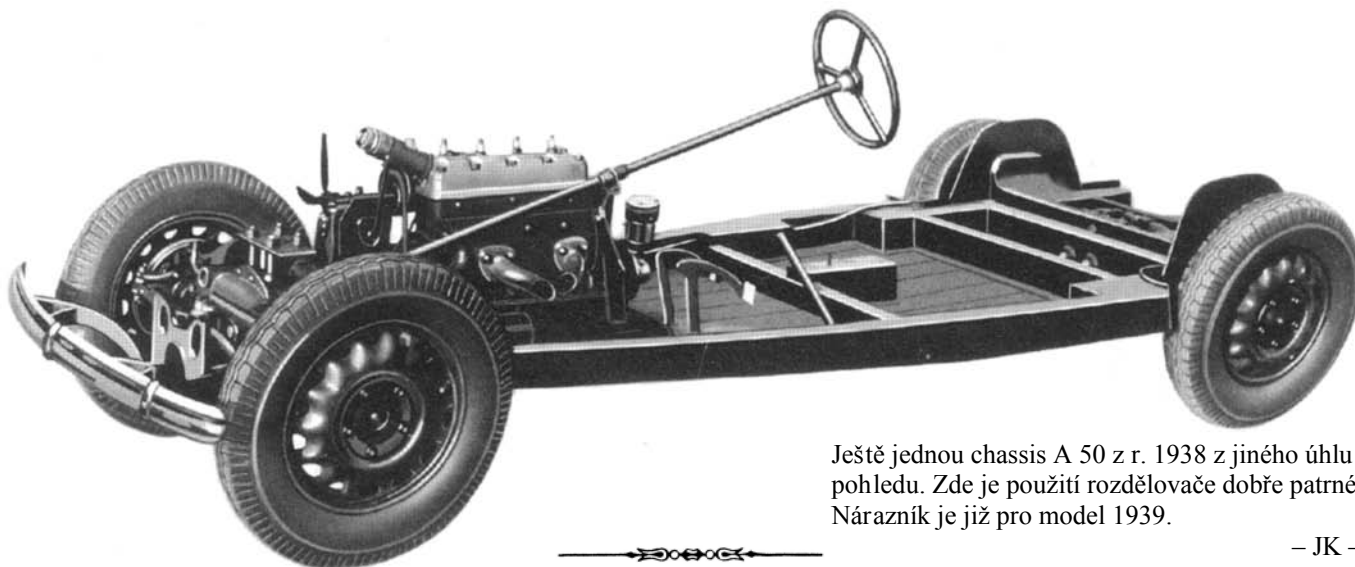


Schéma zapalování A 50 používané od r. 1938. Rozdělovač se dvěma přívody byl značně složitý a navíc byl umístěn svíse s převodem pod úhlem 90°, kde časem vznikaly vůle. Na druhém snímku je přerušovač Magneton se dvěma kladívky. Údajně jde o foto z A 50, což je dost nepravděpodobné a jde asi o A 30. Uví-táme zkušenosti majitelů „padesátek“ se zapalováním, obzvláště pak majitelů tohoto dvoucívkového systému (foto vítáno).

Dva snímky kompletně vyzbrojeného motoru A 50, který byl pravděpodobně vystaven na Autosalonu 1936. Zajímavé je použití dvou karburátorů AMAL se společným tlumičem sání a původní provedení zapalování pomocí dvou přerušovačů (4 kladívka), ke kterým příslušely 4 zapalovací cívky. U většiny dochovaných „padesátek“ je zapalování předělané na rozdělovač s přerušovačem s jedním kladívkem a tím i jednou cívkou, což někteří majitelé „padesátek“ považuje za originální. Chlazení je vybaveno ventilátorem i vodní pumpou, což je zřejmé z polohy řemenu.





Ještě jednou chassis A 50 z r. 1938 z jiného úhlu pohledu. Zde je použití rozdělovače dobře patrné. Nárazník je již pro model 1939.

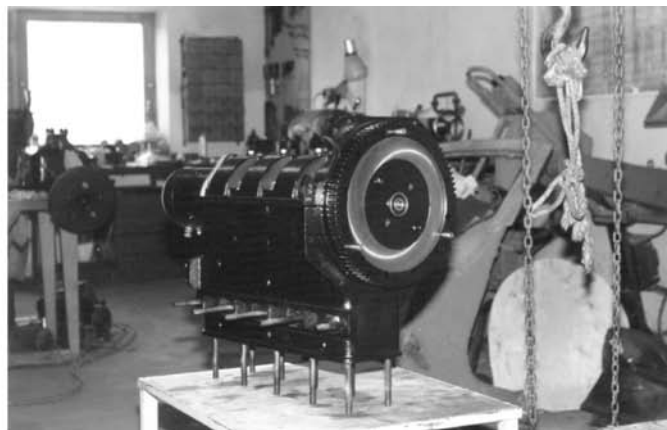
– JK –

Aero 50 s karoserií Sodomka z roku 1937

2. pokračování

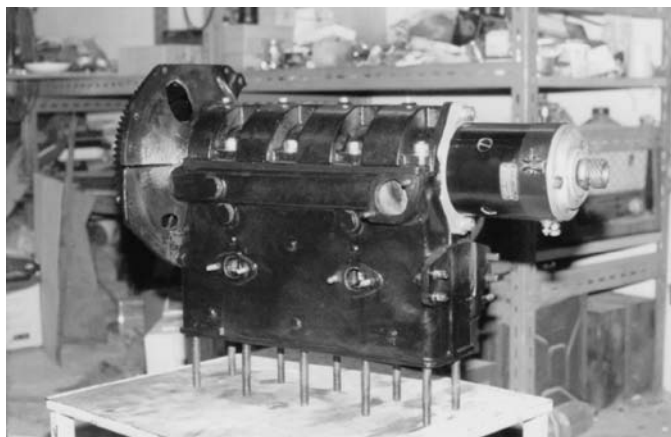
MOTOR

V Aerovkáři 5-6/1986 až 5-6/1988 vycházely v seriálu „Original service Aero 30“ náčrty speciálního náradí pro service Aero. Postupně jsem si tyto přípravky dle potřeby vyrobil. Před montáží motoru jsem přeměřil dosedací plochy bloku, hlavy, vany karteru a prostor v bloku, kde dosedají labyrinty. Vše bylo našťestí v pořádku. Protože byly 3 svorníky hlavy mírně poškozené, raději jsem je vyměnil. Výbrus a písty jsem použil bez úprav, měly najeto asi 8000 km a byly naprosto v pořádku. Při demontáži a montáži kliky jsem používal přípravek s metrovou pákou a vložkou vybroušenou ze starého péra podle návodu v Aerovkáři 4/1992 str. 14, 15. Ložiska na kliku C3 byla běžně k dostání. Ojniční jsem musel koupit u Šilhánů s tím, že jsou bez záruky, záruku poskytovali pouze, když montáž kliky prováděli sami. Zde jsem také koupil nové kroužkové labyrinty. Vzájemné dosedací plochy šroubů a kliky jsem pečlivě zabrousil. Ojnice nebyly deformované. Zkoušel jsem je tak, že jsem do nich nalisoval starší dobré ložisko. Po nalisování ložisek jsem je ještě vyvážil. Kužel u posledního dílu kliky jsem zabrousil se setrvačником. Centrování kliky byl docela problém, přestože jednotlivé díly pocházely z jedné kliky. Nejdříve jsem nasadil ložiska do prostředního labyrintu a sešrouboval dva příslušné díly kliky na pevně. Nasadil jsem ojnici s ložiskem a přišrouboval další díl kliky, ale ne na pevně. Kliku vložil do bloku, pomocí přípravku z pásoviny přes labyrint přitáhl a natáčením vycentroval. Vše jsem kontroloval úchytkoměrem. Nakonec jsem šroub dotáhl a ještě zkontroloval vycentrování. Nasadil jsem další ojnici s ložiskem, přišrouboval díl kliky a vycentroval. Tak jsem pokračoval, až byla klika kompletní. Abych dosáhl vycentrování, musel jsem u jednoho válce závaží stáhnout, u druhého jsem je musel naopak roztáhnout. Musí se to dělat velmi opatrně, a několikrát za sebou, dokud se díly nesrovnají. Po každém stažení jsem měřil výsledek úchytkoměrem. Vyměnil jsem pouze pro jistotu pístní čepy a ojnicí futra. Po sesazení kliky jsem zúhloval ojnice. Uložil jsem kliku do bloku tak, že písty nebyly ve válcích. Pomocí přípravků z pásoviny jsem přes labyrinty upevnil kliku k bloku. Velkým francouzským klíčem jsem držel ojnici tak, aby nebylo namáháno ojnicí ložisko, a kulatinou prostrčenou pístním čepem jsem ojnici nakrucoval. Úhelníkem jsem měřil pravý úhel, který svíral píst s blokem. Následně jsem kliku otočil, zasunul písty bez kroužků do válců a zkontroloval, jestli se písty nekříží. Také klika se otáčela naprosto volně. Nasadil jsem hlavu bez těsnění a zkontroloval, jestli do ní písty nenarážejí. Vzhledem k tomu, že bylo vše v pořádku, kliku jsem opět vymontoval, nasadil kroužky, vložil do bloku a přišrouboval vanu motoru. Nasadil jsem setrvačnik, u kterého jsem nechal přebrousit plochu, na kterou dosedá spojivá lamela. Po kontrole otáčení jsem setrvačnik i vanu dotáhl napevno.



Dynamo i startér jsem kompletně rozebral, opatrně přetočil kolektory a vyškrábal izolaci mezi lamelami. Po osazení nových ložisek jsem je opět sesadil a zkontroloval, zda se točí volně. Nakonec jsem nasadil nové uhlíky a uzavřel krycí pásy. U startéru jsem ještě zabrousil měděné dosedací plochy mechanického spínače a startér namontoval. Pomocí baterie

jsem vyzkoušel, zda startér správně zapadá do věnce setrvačnicku a bezpečně s motorem otáčí. V bloku jsem vyměnil poškozené svorníky pro uchycení dynama za nové. Na hřídel dynama jsem nasadil novou gumovou vložku unášeče (čtyřlístek). Po namazání gumy dynamo krásně vklouzlo do posledního dílu kliky. Nakonec jsem dynamo upevnil. Hlavu jsem nasadil i s těsněním a lehce našrouboval svíčky, aby se do motoru nedostala nečistota. Než jsem aerovku dokončil, tak jsem cca každé dva měsíce otvorem pro svíčky nalil do motoru olej a motor protočil, aby byly válce i ložiska naolejované.



ZADNÍ NÁPRAVA

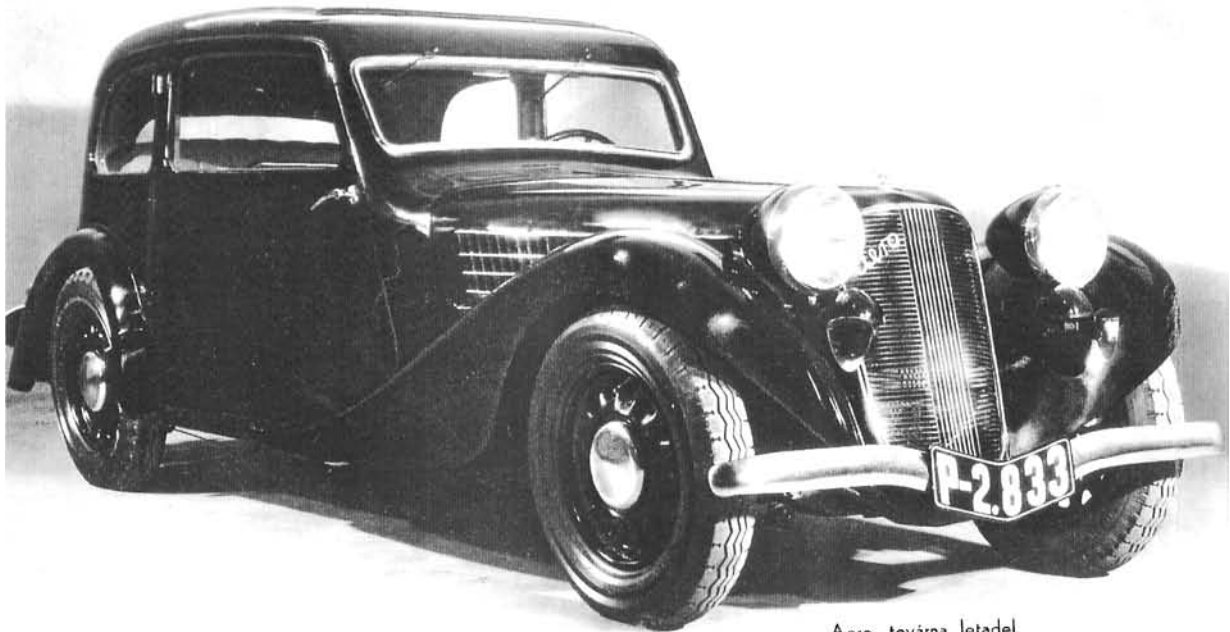
Na zadní nápravě po očištění a kompletní demontáži jsem nejdříve přivařil nové podložky v místě kývání, které byly zdeformované a ubroušené, a napasoval do prostoru rámu. Dotvaroval ubroušený krycí plech na štítech brzd a přivařil. Koupil jsem v SKF nová ložiska. Když jsem je namontoval, zjistil jsem, že mají daleko větší vůli, než ta, co tam původně byla. Reklamoval jsem je, ale bylo mi řečeno, že jiná nemají a abych dal při stahování pod matici větší distanční podložku! Nakonec jsem koupil ložiska naší výroby a bylo po problému. Nápravy jsem nastříkal. U mé aerovky je náhon na tachometr pomocí převodovky 1:1 od víčka zadního náboje pravého kola. Kuželová kolečka byla v pořádku. Opotřeбенá pouzdra jsem vyrobil nová a náhon jsem sesadil tak, aby kolečka byla ve správném záběru. Převodovku jsem namazal a přes těsnění přišrouboval na víčko náboje. V zadní části rámu jsem vylišoval pouzdra na čepy náprav. Nalisoval jsem nová a prostružil. Do rámu jsem nejdříve namontoval třecí tlumiče osazené novými třecími segmenty. Potom jsem vložil nápravy do rámu, prostrčil čepy a dotáhl je Berma maticemi. Páky tlumičů jsem přišrouboval do brzdového štítu. Nakonec jsem ještě utáhl šrouby na nápravách. Nápravy jsou naříznuté a po stažení zajistí, aby se čep protáčel pouze v pouzdrech a ne v nápravě. Jak jsem v I. dílu psal, má aerovka hydraulické brzdy ATE. Na nápravách je navařen třmen, do kterého jsem zašrouboval nově vyrobené redukce se závitem Whitworth. Ze strany od brzdového štítu vede do redukce trubička od brzdového válce. Z druhé strany vede hadice do rozvodky, která je umístěna na plošince mezi péry. Do kapes na nápravách jsem vložil bronzové podložky, přetáhl kožená pouzdra a nasadil obě příčná péra. Přes přítlačné destičky jsem péra přitáhl Berma maticemi. Na brzdových čelistech jsem vyměnil obložení. Odchýlil jsem se proti originalitě tím, že jsem je nenýtoval, ale nechal nalepit. Zvýší se tím třecí plocha a účinnost brzd. U brzdových prasátek jsem vyměnil gumičky i prachovky, namazal brzdovou kapalinou a namontoval na štíty. Namontoval jsem čelisti. Problém byl s vratnou pružinou. Musela se namontovat tak, aby matice kolových šroubů o ní nedrhlly. (Když jsem po opravě karoserie po cca 10 letech chtěl brzdy seřídít, zjistil jsem, že žlutá kapalina vyžrala gumičky i tělesa válečků! Odvezl jsem válečky panu Fiegroví do Jablonce. Ten je kompletně zrenovoval. Vyrobil nové písty, dodal gumičky a vše mi zaslal do týdne zpátky!)



Na tomto místě bych chtěl upozornit ještě na jednu zkušenost. Koupil jsem nové Berma matice od pana Šilhána. Nevím, zda je vyráběl, nebo kupoval hotové. Šestihrany ale byly menší než originál! Při montáži diferenciálu se mi horní matice roztrhla!!! Nechal jsem tedy raději všechny matice vyrobít nové, ze správných šestihranů.

Jan Wagner

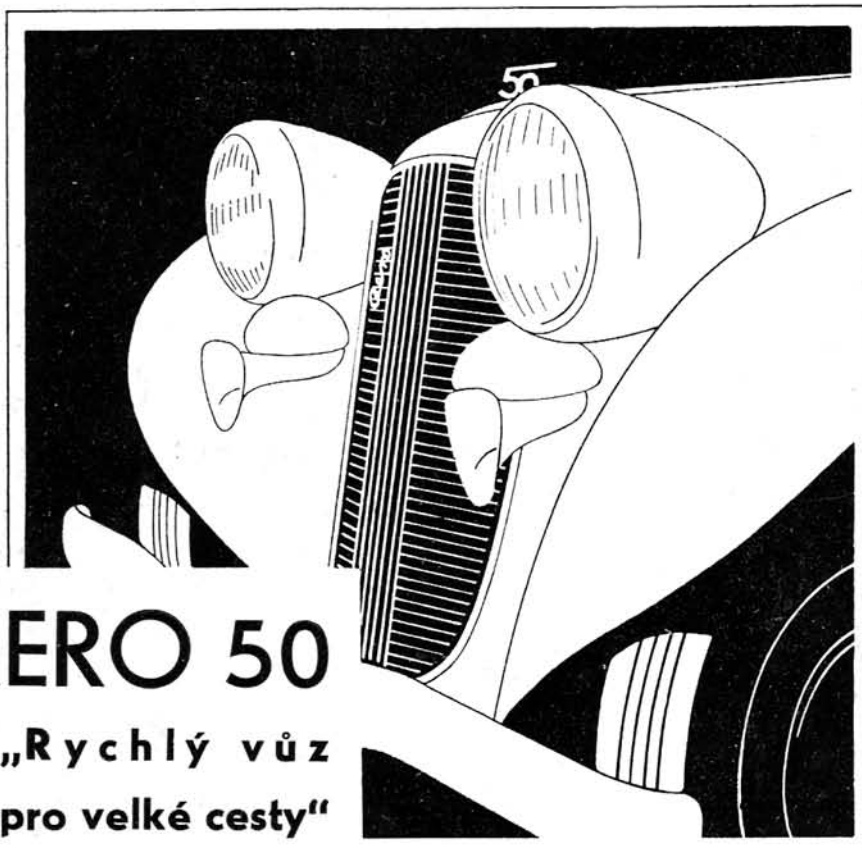
Skupina: Chassis - rám - kola		AERO 30		čís. str.: 2	
č. výkr.	název (doba platnosti)	dat.	č. výkr.	název (doba platnosti)	dat.
L4526	Třmen (zavěšení motoru)	6.6.35	L4691	Přepážka bezin. nádrže	22.12.36
L4527	Stojina	11.6.35	L4693	Obal průchodu volantové tyče	24.12.36
L4528	Sestava na vulkanisování gumy	10.7.35	L4697	Podložka stahovacího šroubu (třecí tlumič)	16.6.37
L4529	Gumové zavěšení motoru - sestava	10.11.36	L4699	Podložka pod tlakovou maznici	4.1.37
L4534	Podložka kapoty	11.10.35	L4701	Výztužný plech kornoutu	5.1.37
L4544	Příložka držáku poklice kola	11.7.37	L4704	Držák bowdenu (pravý)	11.1.37
L4547	Lůžko gumy kapoty a masky	2.4.46 ?	L4705	Držák bowdenu (levý)	11.1.37
L4549	Táhlo spojky	6.3.36	L4710	Sestava brzdového mechanismu	19.1.37
L4550	Vložka táhla spojky	6.3.36	L4713	Táhlo starteru	25.1.37
L4551	Podložka zadní osy	11.3.36	L4714	Sestava předku vozu	23.3.37
L4552	Trubka pouzdra zadní osy	9.3.36	L4716	Pravý úhelník podlahy	15.2.37
L4553	Pouzdro zadní osy	7.5.36	L4717	Levý úhelník podlahy	15.2.37
L4554	Trubka čepu	9.3.36	L4719	Levé hrdlo chladiče	19.2.37
L4558	Pojistný kolík ruční brzdy	29.1.36	L4723	Táhlo páčky karburátoru (Solex)	9.3.37
L4559	Kryt kladky ruční brzdy	29.1.36	L4725	Držák krytu rezervního kola	15.3.37
L4563	Sestava převodu ruční brzdy	12.1.37	L4727	Rozšířený rám dvouválce - sestava	18.3.37
L4564	Těsnění (trubky volantu a benz. nádrže)	18.3.36	L4733	Pedálová trubka	19.3.37
L4567	Levá postranice rámu	25.3.36	L4734	Sestava pedálové podlahy	1.4.37
L4568	Pravá postranice rámu	25.3.36	L4736	Přední výztuha podlahy	3.11.37
L4569	Pedálová trubka	27.3.36	L4737	Zadní výztuha podlahy	3.11.37
L4572	Sestava napínáku ruční brzdy	6.11.36	L4738	Příruba výfukové trubky	8.4.37
L4573	Třmen ruční brzdy	7.4.36	L4743	Sestava upevnění drátů nožní brzdy	14.4.37
L4574	Trubka lana	7.4.36	L4746	Závěs třmínku brzdové páčky	14.4.37
L4575	Stavěcí šroub	7.4.36	L4753	Páčka drátů nožní brzdy	13.5.37
L4576	Čep třmenu ruční brzdy	bez data	L4756	Vodící trubka čepu páčky	13.5.37
L4577	Opěr trubky lana	7.4.36	L4761	Drát nožní brzdy (limusina)	11.6.37
L4578	Kolík trubky lana	7.4.36	L4762	Drát nožní brzdy (otevřený vůz)	11.6.37
L4581	Podložka táhla	9.4.36	L4764	Gumové uložení skříně s novým upevňova- cím šroubem - sestava	10.6.37
L4589	Podložka šroubů (pro gumové uložení)	27.4.36			
L4595	Výztuha zadního mostu	18.5.36	L4766	Stavěcí kroužek (pro gum. uložení)	14.6.37
L4598	Držák pera (ruční brzda)	8.6.36	L4767	Šroub M14 (pro gum. uložení)	14.6.37
L4599	Péro (ruční brzda)	8.6.36	L4770	Šroub zadního pera	10.6.37
L4600	Těsnící deska pedálů	3.12.35	L4771	Vodítko lan brzdy na výfukové trubce	22.2.46
L4601	Těsnění pedálů	2.11.35	L4773	Trubka vývodu tlumiče (zadní tlumič)	3.6.37
L4602	Typový štítek ČSN-AU 1.101	12.6.46	L4775	Pojistka šroubu konsoly chladiče	15.6.37
L4605	Stavěcí matice (vodní pumpa)	22.5.36	L4779	Čep páčky drátů nož. brzdy	27.4.39
L4606	Řemenice vodní pumpy	24.11.36	L4780	Podložka ramene zadního tlumiče	9.6.37
L4607	Hřídel vodní pumpy	22.5.36	L4781	Rameno tlumiče nárazu (zadní)	8.6.37
L4608	Matka ložiska	22.5.36	L4782	Rameno tlumiče nárazu (přední)	8.6.37
L4615	Řemenice vodní pumpy na setrvač.	30.1.36	L4783	Gumová vložka držáku nárazníku	30.8.38
L4616	Montážní výkres pumpy	27.7.36	L4787	Šroub zadního tlumiče	9.6.37
L4617	Příložka držáku (poklice kola)	1.7.36	L4788	Sestava zadního tlumiče nárazu	24.6.37
L4620	Objímka bowden. hadice pro maznici	15.9.36	L4789	Sestava předního tlumiče nárazu	9.6.37
L4621	Výztuha pedálové podlahy	15.9.36	L4790	Sestava pera tlumiče nárazu	18.10.37
L4623	Horní deska (gumové uložení skříně)	26.5.36	L4801	Přichytný úhelník mřížky 120	3.3.46
L4625	Horní pružná deska	26.5.36	L4805	Držák relais	7.10.37
L4626	Spodní pružná deska	26.5.36	L4808	Výztužný plech spojky nožní brzdy	11.10.37
L4630	Diskové kolo hvězdicové	25.5.37	L4809	Spojka drátu nožní brzdy	11.10.37
L4631	Průchodka přívodu benzínu	18.9.36	L4811	List pera první (pero tlumiče)	18.10.37
L4636	Levý zákryt (přední blatník)	17.6.36	L4812	List pera druhý (pero tlumiče)	14.10.37
L4637	Pravý zákryt (přední blatník)	17.6.36	L4813	List pera třetí (pero tlumiče)	14.10.37
L4646	Klika stahováku kapoty	16.10.36	L4814	List pera čtvrtý (pero tlumiče)	14.10.37
L4648	Přední spojnice zadního mostu	4.11.36	L4815	List pera pátý (pero tlumiče)	14.10.37
L4653	Celková sestava výfuku	16.11.36	L4816	Spinací podložka pera (pero tlumiče)	14.10.37
L4655	Sestava předního tlumiče	14.11.36	L4817	Nýt. trubka pera (pero tlumiče)	14.10.37
L4658	Těsnění díry (trubka rychlostí - benz. nádr.)	13.11.36	L4837	Prohnutí rámu pro páčky brzdy	11.11.37
vL4665	Sestava výfukového kolena	19.11.36	L4839	Táhlo šlapky splynovače	10.11.37
L4667	Pouzdro (vodní pumpa)	23.11.36	L4840	Nástavec zákrytu kapsy (rozšířený rám)	15.3.37
L4670	Sestava vodní pumpy	23.11.36	L4841	Vložka kapsy rámu (rozšířený rám)	15.3.37
L4671	Komora (vodní pumpa)	5.11.36	L4842	Vložka příčné výztuhy (cabriolet)	30.3.37
L4672	Uložení zadních poloos - sestava	4.11.36	L4843	Příčná výztuha rámu (cabriolet)	30.3.37
L4674	Sestava rámu chassis pro otevřený vůz	1.12.36	L4844	Výztuha rámu (cabriolet)	30.3.37
L4679	Gumové obložení benzin. nádrže	7.1.37	L4845	Zadní pero 30 HP limusina	21.3.38



Aero, továrna letadel
Jan Novák
prodejna automobilů
Praha-Poříč 28
Telef. 264-44-5-6
Beroun III., telefon 64

AERO 50

rychlý vůz pro velké cesty...



AERO 50

„Rychlý vůz
pro velké cesty“

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 LVI., číslo 4, r.v. 2016.

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

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