



2012

Aerovkár

Č A S O P I S A E R O C A R C L U B U

ČESKÝ KLUB HISTORICKÝCH VOZIDEL

AERO CAR CLUB PRAHA

Arbesovo náměstí 1, 150 00 Praha 5



Z fotoarchivu p. profesora Josefa Voříška

č. 5



Vážení aerovkáři,

vy dříve narození, vzpomenete si, že byste v dobách svého mládí denně slyšeli slovo adrenalin? Snad jsme věděli, že jde o jakýsi hormon a vzdělaní chemici by nám upřesnili, že jde o (3,4-dihydroxyfenyl)-2-methylaminoethanol. Ale dnes? Do omrzení ho omílá nejen mládež, ale i příslušníci střední generace. My starší máme pocit, že ti mladí bez adrenalinu prostě nemohou existovat. Vzpomínám si, že kdysi dávno jsem jako malý kluk viděl na Matějské pouti jezdit motocyklistu po vnitřním obvodu svislého válce, chvíli i se zavázanýma očima. Dnes konečně vím, že to byl adrenalin pro toho motocyklistu i pro diváky. Je pravda, že adrenalin u lidí mnohdy vítězí nad pudem sebezáchovy, ale hlavně nad zdravým rozumem. Proč takový úvod našeho úvodníku?

Počátkem listopadu proběhla novinami zpráva, že při automobilové rallye v obci Lopeník vylétl jeden vůz z trati a zabil čtyři diváky a dva těžce zranil. Mrtvými byly čtyři dívky ve věku přibližně od šesti do třidvaceti let a těžce zraněna byla starší žena a jeden z pořadatelů. Je nutné zdůraznit, že při podobných rallye nejde v Česku o ojedinělý případ. Za posledních deset let zemřelo při těchto akcích 12 jezdců a 15 diváků. Po tragédii se na stránkách novin rozpoutala bouřlivá diskuse. Veřejnost okamžitě odsoudila podobné podniky k zániku i přesto, že jsou vždy diváci (čili ta odsuzující veřejnost) natolik neukázněni, že by nejradši stáli až na silnici. Pořadatelé se hájí (vždy), že trať měli řádně zabezpečenou.

Z dalších informací vyplynulo, že řidič s devítiletou závodní licenci je zkušený soukromý jezdec. Dívky stály na soukromém pozemku a „doprovod“ jim dělal jeden z pořadatelů. Před místem nehody je údajně nízký horizont, ale v podstatě rovná silnice. K nehodě, dle výpovědi navigátora, mělo dojít tak, že na horizontu se vůz nadzvedl a vlivem větru se stal neovladatelným.

Zarážející je již sdělení, že oběti zabilo auto. Nezabil je náhodou adrenalinový řidič, který nezvládl řízení? Nebo jsou snad závodníci předem zproštěni viny? Mnohý ze čtenářů jistě namítne, že je to věc vyšetření nehody a následně soudu. Jenže, tak zkušený řidič (alespoň jak se tvrdí) musí přeci předpokládat, že tam, kam nevidí, ho může čekat cokoli, obzvláště v obci a o neukázněnosti diváků se musel za devět let závodění již mnohokrát přesvědčit. Dále vyšlo najevo, že těžce zraněná žena pracovala na zahradě za plotem, který řidič prorazil! K tomu se vyjádřil mluvčí federace automobilového sportu „... že kolem trati nemají být lidé ani na své zahradě ...“. Buď je ten člověk cynik nebo také automobilový pirát. Opravdu si myslí, že při něčí soukromé „zábavě“ může nějaký rádoby závodník ohrozit lidi i doma?

Součástí polemiky byly také argumenty proti zakázání podobných nebezpečných soutěží. Jedním z argumentů bylo, že motoristický sport přispívá k vylepšování bezpečnosti automobilů. To je asi částečně pravda, posádce se při této havárii nic vážného nestalo, ale že bychom měli ve všech autech trubkové výztuže, a že by byl automobil bezpečnějším vůči kolemjdoucím ...? Až úsměvným argumentem bylo, že rallye je ventilem pro spoustu lidí, kteří by jinak závodili na silnicích mezi sebou, a mrtvých by bylo víc. Domnívá se autor téhle velemyšlenky, že agresivní řidič, který získal licenci kdovíjak, vybijí svou agresivitu jednou za měsíc při závodech a potom bude na silnici jako beránek? Myslím, že takový člověk bude při závodech tím nejnebezpečnějším a mimo závody „mistrem světa“.



Ohlédněme se do minulosti. Na závodním okruhu v Le Mans zemřelo při nehodě v roce 1955 osmdesát lidí. Jak na to reagovalo Švýcarsko? Zakázalo pořádání všech automobilových závodů a zákaz trval 52 let! To asi není ta pravá cesta. Při množství peněz, které se při těchto akcích točí, by neměl být přeci problém uvolnit jich dostatek na bezpečnost. Přeci jenom se na automobilové závody rádi podíváme.

Člověk je tvor chybující a nás řidiče může na silnici potkat cokoli, a ani proti vlastní chybě nejsme imunní. Když jsem četl to množství článků k této tragédii, tak mne až mrazilo při pomyslení, že by se mě nějak blíže týkala. Při psaní úvodníků se snažím o nějaký vtíp (nevím jestli úspěšně), ale u tohoto tématu jde všechna legrace stranou.

Dojeďme vždy šťastně!

– JK –

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!

Vážení Aerovkáři, E-mail adresa pro zaslání příspěvků do našeho zpravodaje je – AEROVKAR@EMAIL.CZ
Redakce děkuje předem za množství článků, dotazů a všeho, co se týká aerovek. Prosíme, uvádějte u dotazů i Vaše telefonní (mobilní) čísla.

!!! Aerovkáři – nepřehlédněte !!!



ACC a král Michal I. aneb 75 let členem Aero Car Clubu Praha

A to ne členem ledajakým, ale „čestným“. Článek by ale mohl být i něco jako pohádkou o tom, jak princ Michal ke členství v ACC přišel. Nebylo to pro něj těžké, stačilo být ve správný čas na správném

místě. Správným časem byl 28. říjen 1936, správným místem Praha.

Předehra: K utužení Malé dohody (Jugoslávie, Rumunsko a ČSR) přispěla jednání nejvyšších státních představitelů. Při návštěvě Bukurešti věnoval náš prezident Eduard Beneš princovi Michalovi vůz Aero 30.



„Barva roadsteru Aero 30 HP jest světle béžová, čalounění kožené v hnědé barvě, ukazatelé směru silně chromované, stejně tak i nárazník s držáky. Vůz je opatřen olejovými tlumiči, dvojitým stíračem a bezpečnostním sklem. Disk „Michelin“ s pneumatikami Baťa-Super-Tropic. Střechovnice je z prvotřídní cabrioletové látky, žebra střechy silně chromovaná, speciální dokonale zapuštěné nouzové sedátko s chromovaným krytem na rezervní kolo. Motor i chassis jsou sériové, jen hlava motoru je bronzová, leštěná. Na dvířkách a vpředu na nárazníku je monogram „M“ se zlatenou korunkou.“



Pozdravná adresa, čestné členství a zlatý odznak s brilianty

Monogram výtečně provedl tovární lakýrnický mistr pan Bohumil Bozděch. Král Carol II. udělil při této příležitosti řediteli Aero Service panu Jaroslavu Freiovi řád s titulem Rytíře. Následník rumunského trůnu si přes plnění oficiálních povinností našel čas najet s aerovkou přes 300 kilometrů.

1. dějství:

Již v červnu letošního roku, když p. prezident Beneš daroval při příležitosti své návštěvy v Bukurešti J. K. V. princovi Michalovi vůz „Aero 30“, zrodila se v předsednictvu ACC myšlenka jmenovati Jeho Královskou Výsost čestným členem.

Cesta J. V. krále Carola II. a J. K. V. prince Michala do Československa k 28. říjnu, byla nejlepší příležitostí k uskutečnění této myšlenky. Jelikož pak bylo nutno nejprve si vyžádati souhlas o přijetí členství J. K. V. princem Michalem od rumunského královského dvora, byl po informaci v kanceláři p. presidenta republiky napsán dne 21. X. dopis Jeho Exelenci panu vyslanci Janu Šebovi do Bukurešti, v němž mu byl sdělen úmysl našeho klubu se žádostí, aby byl laskavě nápomocen k jeho realizaci.

Dříve ještě než došla odpověď z Bukurešti, projevila valná hromada ACC na svém slavnostním zasedání spontanní souhlas s návrhem správního výboru o nabídce čestného členství J. K. V. princovi Michalovi v důvěře, že toto také princem, jako majitelem vozu Aero, bude přijato.

Dne 24. X. 36 došel z Bukurešti telegram, jehož plné znění zde uvádíme:

„Dvůr přijímá, Malá delegace středa 28. října 18 hodin, hrad, apartement velkovévody.
Šeba.“

Bylo tudíž jisto, že ACC byl jako první a jediný ze všech klubů v Československu poctěn přijetím členství členem panující královské rodiny, při čemž zvláště krásným jest, že se jedná právě o milou osobu korunního prince spřáteleného státu rumunského.

Nadšení a radost členů, kteří měli příležitost dozvědět se ještě během oněch 4 dnů, které zbývaly do našeho národního svátku, na který v telegramu byla určena audience u J. K. V. prince Michala, povzbudila pak jak předsedu p. Kafuňka, tak ostatní členy správního výboru, kteří mohli svou pomocí přispět k překonání překážky krátkosti času, zbývající k přípravě čestného odznaku a adresy, hodných osobnosti tak vzácné a milé. Čestný odznak, jehož obrázek přineseme příště, byl vyroben z 18. karat. zlata s platinovou obrubou a ozdoben 14. brilianty. Byl uložen v šedo-černém koženém pouzdře se zlatými iniciálami ACC, vedle malé státní vlajky z hedvábí. Adresa — jejíž text a detaily provedení také uveřejníme v příštím čísle „Aerovkáře“, — byla provedena na pergamentu a uložena v kožené mapě s velkým znakem ACC na vrchní desce.

*„Jeho Královské Výsosti následníku trůnu rumunského,
velkovévodovi z Alba Julie, princí Michalovi.“*

Slavnostní shromáždění valné hromady členstva Aero Car Clubu 28. října 1936 se spontánně rozhodlo požádati Vaši Královskou Výsost, aby laskavě přijala čestné členství našeho klubu.

Vaše Královská Výsost projevila souhlas s tímto jmenováním a proto, děkujíc srdečně za tuto nejvyšší poctu, jsme nesmírně šťastni, že můžeme Vaši Královské Výsosti přinést ujistění o naší hluboké úctě a naprosté oddanosti.

ST. KAFUNĚK,
předseda.

JUC. J. FREI,

Ing. BĚLOHLÁVEK,

členové správního výboru.

Provedení odznaku a pouzder pro odznak i adresy bylo svěřeno rukám našeho člena p. Jana Staňka, klenotníka, který se svého těžkého úkolu — vzhledem ke krátkosti času — zhostil skvěle, tak, že odpoledne 28. X. byly již obě věci v rukou našeho předsedy St. Kafuňka.

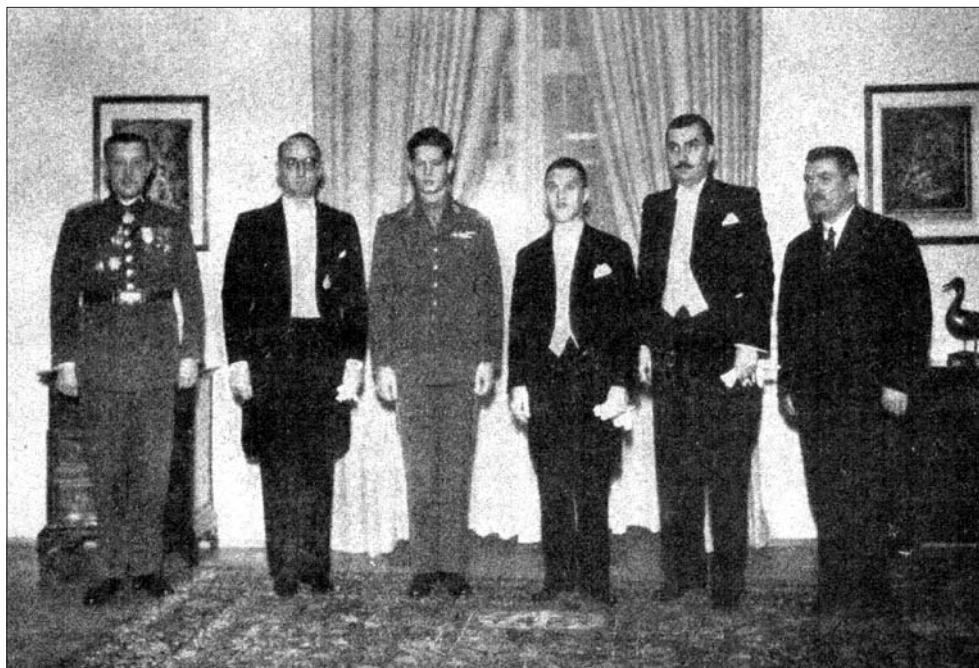
2. dějství:

Delegace, která byla pozvána k J. K. V. princí Michalovi 28. října na 6. hod. večerní, sestávala z předsedy ACC p. taj. Kafuňka, řed. Freie, který již měl čest seznámiti se s J. K. V. princem Michalem při dodání vozu do Bukurešti a inž. Bělohlávek.

Osvětlenou Prahou a zástupy jásajících občanů přijela delegace v 17.45 h. na první nádvoří hradu, kde je vchod do komnat našich vzácných hostů a to v nové limusině Aero „50“.

Z leva: plukovník Braun, ředitel Frei, J. K. V. princ Michal, předseda A. C. C. St. Kafuněk, Ing. Bělohlávek a zplnom. ministr - vyslanec Šeba.

Foto Č. T. K.



Pánové byli již očekáváni zástupcem ČTK, který před i po audienci se živě zajímal o ACC i o počet jeho členů, a uvedení do II. patra, kde v krásně upravených místnostech bylo apartement J. K. V. prince Michala.

Jelikož před delegací ACC byla J. K. V. princovi Michalovi představena deputace Svazu lyžařů RČS, bylo nutno posečkat v saloně v levém křídle princova bytu, vyzdobeném starobylými gobeliny a překrásným broušeným lustrem z majetku knížat Schwarzenbergů.

Přesně v 18 hod. byli pánové uvedeni do komnat princových, kde je očekával J. E. p. vyslanec v Bukurešti ministr Jan Šeba, jemuž řed. Frei představil předsedu p. Kafuňka i p. inž. Bělohlávka. Pan ministr pak představil delegaci ceremoniáři J. K. V. prince Michala a dále p. pluk. Braunovi, který po dobu pobytu J. K. V. prince Michala v ČSR jest jeho pobočníkem. Na to po ohlášení byla delegace uvedena do salonu J. K. V. prince Michala a představena.

Řed. Frei pak francouzsky oslovil prince v tomto proslovu:

„Vaše Královská Výsosti,

Dovolte mi uvést k Vám delegaci československého značkového Aero-Car-Clubu.

Jest nám nejvyšší ctí, že Vaše Královská Výsost přijala čestné členství našeho klubu.

Dovolujeme si nabídnouti Vám zde čestný odznak ACC, jakož i adresu s vyjádřením spontánních a vřelých citů a díky všech našich členů za čest, která nám byla prokázána.

Přejeme Vaší Královské Výsosti nejpříjemnější pobyt v Československu, hezké užití vozu Aero a jako svému nejvzácnějšímu členu voláme:

Ať žije Jeho Královská Výsost, velkovévoda z Alba Julia, korunní princ rumunský Michal!“

Při tom předseda Kafuňek a inž. Bělohlávek předali princovi Michalovi odznak i diplom.

Závěr proslovu byl pronesen rumunsky.

J. K. V. princ Michal, zřejmě pohnut, stručně poděkoval, stiskl všem členům delegace srdečně ruku a dal se v předpokojí uprostřed delegace fotografovati, při čemž přítomný p. pluk. Braun projev il své uspokojení nad provedením celé audience.

Dohra:

Po rozloučení odešel princ do svého salonu, ale ještě dříve, než pánové se rozloučili s p. ministrem Šebou, vrátil se ceremoniář J. K. V. prince a tlumočil přání J. K. V. prince Michala, který žádal ještě vlášt o vozový odznak ACC pro svůj vůz Aero 30. Ředitel Frei byl proto uveden k J. K. V. princovi znovu a v krátkém rozhovoru, vedeném anglicky, kteroužto řeč princ kromě mateřštiny nejlépe ovládá, jelikož byl v Anglii vychován, ukázal princovi odznak na deskách adresy a slíbil dodati příští den ještě další odznaky pro jeho vozy. Po srdečném rozloučení a poděkování pánům min. Šebovi a pluk. Braunovi opustila pak delegace komnaty Jeho Královské Výsosti s přesvědčením, že spontánně nabídnuté čestné členství bylo zde skutečně také spontánně a radostně přijato.

Druhého dne odeslal pak Aero Car Club J. K. V. princovi Michalovi 6 nových odznaků, 2 klopové a 2 zlaté, vložené v koženém pouzdře, splniv tak přání — aby všech 6 vozů J. K. V. prince Michala odzdobeno býti mohlo odznakem Aero Car Clubu.



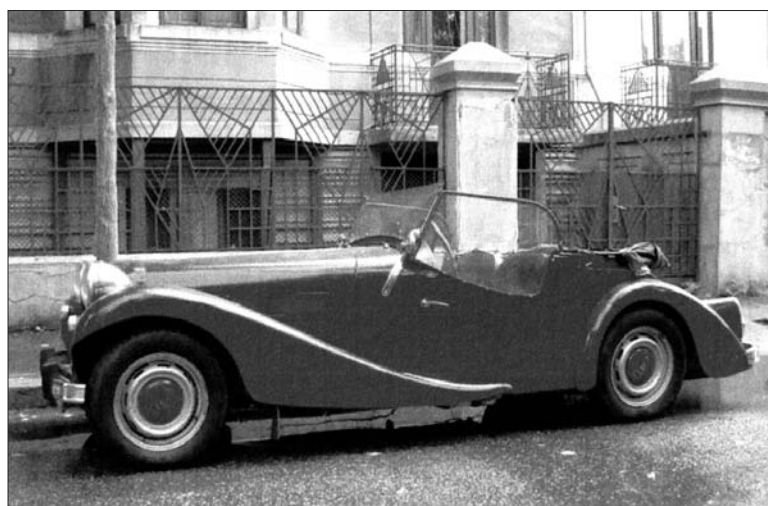
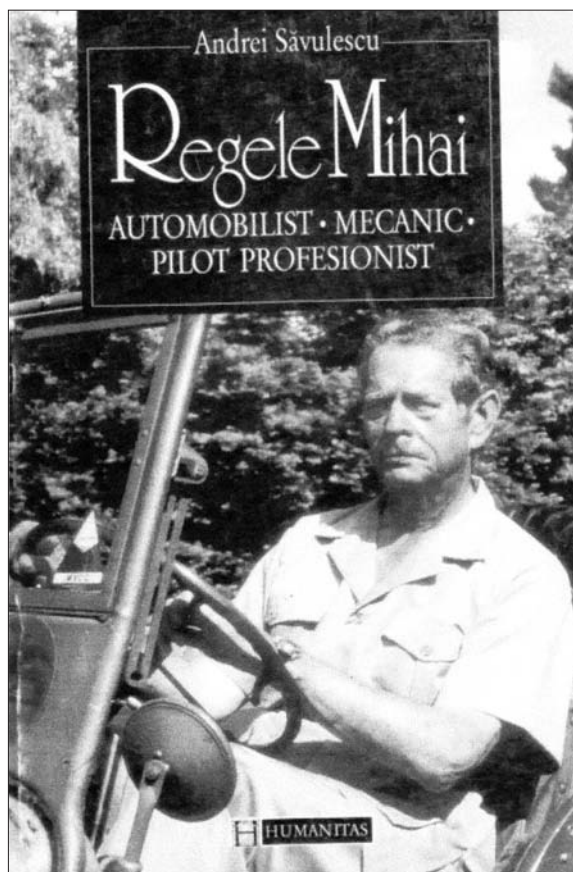
Princ Michal v rozpacích — proč asi?



Tabla de identitate a automobilelor
Familiei Regale

Povšimněte si, že na masce chladiče už je odznak ACC Praha. Za pozornost stojí i tabulka na nárazníku (na pérovce je v detailu). Tak vypadaly SPZ všech automobilů královské rodiny — číslo žádné, stačila korunka.

Pohádka končí netradičně. Z prince se stal král, ale ne nadlouho. Jak se sluší a patří, dožil se úctyhodného stáří a láska k automobilům ho neopustila. Jeho milá aerovka sice ano, ale nepopojela daleko. Ať jsou oba dlouho zdraví!



Curriculum vitae: Narozen 25. 10. 1921, otec Carol II., matka Elena Řecká, prapranuk britské královny Viktorie, třetí bratranec britské královny Alžběty II. Na trůn nastoupil 6. 9. 1940, v roce 1944 po státním převratu přešlo Rumunské ke Spojencům (v tom sehrál právě král velkou roli), což zkrátilo válku až o šest měsíců a ušetřilo Spojencům (i Němcům) několik set tisíc životů. Za to mu byl koncem války udělen prezidentem Trumanem titul Chief Commander of the Legion of Merit a za „odvážný akt radikální změny rumunské politiky směřující k odtržení od hitlerovského Německa a ke svazku se spojenými národy v době, kdy ještě nebyla zřejmá porážka Německa“ mu J.V. Stalin udělil Řád vítězství. To však nezabránilo tomu, aby nemusel pod nátlakem Sovětů a pod namířenými zbraněmi domácích komunistů 30. prosince 1947 abdikovat.

Pak už 3. ledna 1948 následovala emigrace do Anglie, odkud rodina přesídlila do Švýcarska. (Poznámka: Michal I. je nositelem našeho Řádu Bílého lva a Čestným prezidentem Retromobil Club Romania.)

Ex-královskou „třicítku“ dnes vlastní pan Neugebauer z Ploiesti.

Připravil Karel Jičínský



LAURIN & KLEMENT, AKC. SPOL.



1905.
První 2-válec, vodní chlazení,
80 × 100 mm, výkon 6/7 ks.

Redakce zpravodaje a archiv ACC

Do našeho klubového archivu přispěl během podzimu 2012 pan profesor Josef Voříšek (toho jména III.) celou řadou fotografií pořízených jeho otcem ing. Josefem Voříškem (toho jména II.). Naskytla se tím příležitost otisknout v „Aerovkáři“ výběr z tohoto souboru fotografií, věnovaný 110. výročí narození jedné z nejvýznamnějších osobností aerovkářské historie. Nebudeme proto šetřit místem a postupně vás s tím, co máme nyní v archivu, v tomto a následujících číslech zpravodaje seznámíme. Dlužno ještě dodat, že fotografie pořídil pan profesor osobně z původních negativů, případně i pozitivů.

Za darované snímky a svolení k jejich reprodukci panu profesorovi mnohokrát děkujeme.

Josef Voříšek – stručné curriculum vitae

Narozen 12. 12. 1902 v Praze, zemřel 1. 1. 1980. Otec: Josef (I.). Studium: ČVUT Praha (strojní inženýrství 1921 - 1925, 1928 - 1929, elektrotechnika 1921 - 1925). Titul: Ing. Zaměstnání: Aero továrna létadel Dr. Kabeš Praha - Vysočany 1924 - 1947, nejdříve jako letecký konstruktér (specialista na konstrukci křidel), později designér karosérií a konstruktér v automobilovém oddělení. V roce 1947 přesunut v rámci reorganizace do Pragovky, v závěru působení delegován do LIAZ Jablonec ke konstrukci nákladního vozu S5T. V roce 1962 odešel do důchodu. Brigádnicky pracoval ve Výzkumném ústavu automobilní techniky. Významný amatérský fotograf – ve 30. letech spolupracoval s časopisy A-zet, Ahoj na neděli, Eva, Oz-



věny a dalšími, účastnil se řady výstav fotografií (samostatných i kolektivních) doma i v zahraničí a byl také aktivní ve spolkové činnosti. Velmi cennými jsou snímky s tématy z továrny Aero a s ní souvisejícími událostmi, např. z cest do zahraničí s vozy Aero (Sicílie, Francie, Anglie, pařížské autosalony atd.).

Za okupace vytvořil rozsáhlou dokumentaci Svatovítského chrámu, ohroženého bombardováním. Také se zapojil do odboje, byl na několik dní zatčen a do konce války sledován. Velice působivé snímky pořídil Josef II. v továrně Aero po náletu západních spojenců na Prahu 25. března 1945, kdy byly těžce postiženy Vysočany. V období těsně po válce vytvořil také další soubory fotografií, např. „Konec luftwaffe“, Autosalon v Paříži 1946“ a několik souborů z obnovy továrny Aero poničené náletem a požárem v roce 1946. Nechyběly ani soubory fotografií prototypů Aero Pony a Rekord, dění v továrně a v automobilovém sportu (Motolský okruh 1946 a 1947) i z Pařížského autosalonu 1946.

Po válce neohroženě a zaníceně bojoval za pokračování výroby aerovek (Aero Pony a Aero Rekord).

Začínáme obdobím výroby malých aerovek, komentáře jistě netřeba.

Připravil Karel Jičínský

Z knihy V. Heinze a V. Klementa **Z DĚJIN AUTOMOBILU** z r. 1931.
16. pokračování o automobilech na páru.

Z historie automobilu – PÁRA V DOPRAVĚ

63



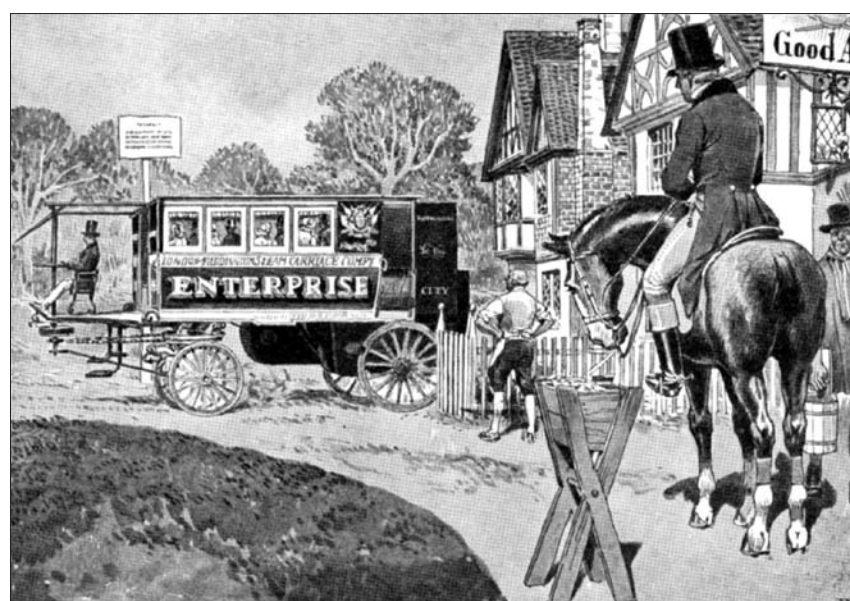
WALTER HANCOCK Anglie 1829

Hancock Walter (*1789 v Marlborough, +1852 ve Stratfordu) je tvůrcem pamních omnibusů a osvobodil i parní vůz od tvaru dostavníků. V letech 1827 až 1883 postavil neméně než 9 vozů různých typů, velmi úspěšných, které zasluhují být vypočteny jako důkaz podivuhodné tvořivosti znamenitého inženýra a rozmachu pamí silniční dopravy v Anglii. Roku 1825 první patent na parní kotel, r. 1827 druhý patent na parní kotel.

1829 první vůz, tříkolový faeton pro čtyři osoby, jenž dobře fungoval v četných jízdách v Epping Forest, v Paddingtonu, Whitechapele, Hounslow a v Croydonu.

1830 druhý: The Infant I, krytý char á banc.

1831 třetí: The Infant II, stejné formy jako předešlý, ale s dvěma lavicemi navíc, dopravuje 15 cestujících a jezdí mezi Stratfordem a Londýnem. Hancock podržel tento typ, nechav mu v předu jedinou lavici a učiniv z něho faeton pro své osobní používání. Jezdil v něm v Londýnských ulicích a v parcích bez nejmenší závady a k potěšení obecnstva.



Enterprise z roku 1832.

1832 čtvrtý: Erin, postavený pro The Steam Coach Co Greenwich-Londýn; tahal tři omnibusy a dostavník, dopravuje celkem 50 cestujících.

1832 pátý: Enterprise, veliký omnibus, který jezdil do Paddingtonu.

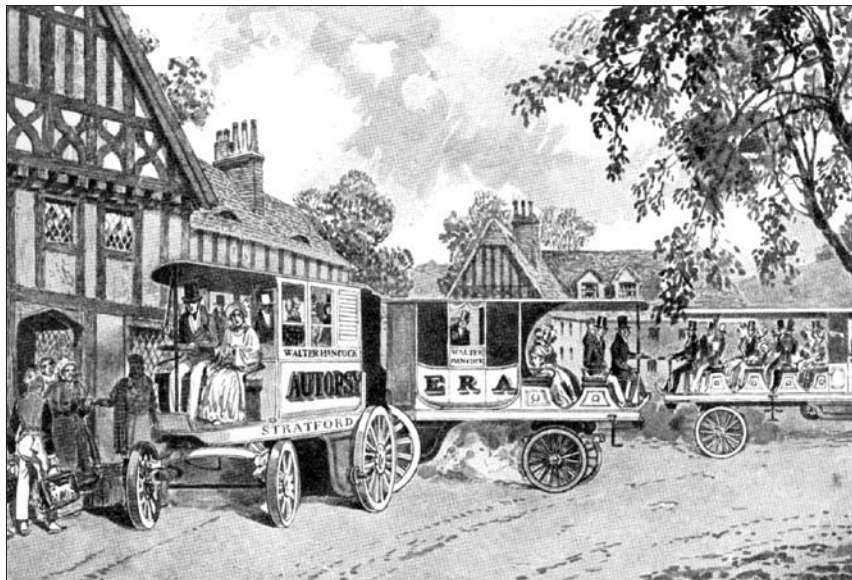
1834 šestý: Era, veliký vůz pro veřejnou dopravu, jenž sloužil na trati City-Paddington, načež byl dopraven do Dublinu, kde jednou dosáhl rychlosti 18 mil.

1834 sedmý: Autopsy, velké zavřené coupé pro šest osob, jenž jezdil mezi Finsbury Square a Pentonville.

1835 osmý: Drag, vlečný vůz o 10 místech, objednaný, ale nepřevzatý P. P. Voigtländerem, ředitelem dopravní společnosti ve Vídni.

1836 devátý: Automaton, velký vůz o 15 místech.

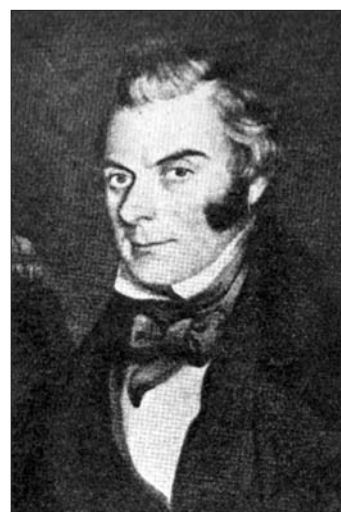
Hancock, jemuž se přičítá vynález gumových přezůvek, začal s nezdarem, když 1824 postavil vůz, jenž měl gumový pytel, který byl střídavě roztahován parou a stlačován průběhem výfuku při zpětném pohybu kliky. Jednu z prvních jízd, které vzbuzovaly zájem, uskotočil v roce 1824 v okolí Londýna.



Autopsy a Era z roku 1834.

dily živou pozornost a Hancockovi získaly pevnou důvěru a přízeň veřejnosti, vykonal Infant II. v říjnu 1832 z Londýna do Brightonu a druhého dne vyjel pětímilovým tempem i prudký kopec v Redhillu, kde dostavníky potřebovaly šesti koní. – Když konstruoval vůz Enterprise, potkala ho vážná nehoda, která mohla mít neblahý vliv na veřejné mínění. Kotel vozu pro zadření ventilů explodoval v dílně 20. prosince 1834. Lidé se seběhli a našli strojníka Outridge mrtvého. Poněvadž na těle nenašli zranění, mysleli, že byl usmrčen parou, vniknuvší do plic ve chvíli, kdy vdechoval. Po dvou dnech přišel ohledat mrtvolu coroner s lékařem, který po zevrubné prohlídce zjistil, že Outridge zemřel leknutím či spíše mrtvicí. Ukázalo se, že churavěl a právě v den explose nastoupil službu po delší nemoci. Enterprise byla určena pro pravidelnou službu mezi Londýnem a Paddingtonem, kterou zahájila v

dubnu 1833 a pod osobním řízením Hancockovým konala přesně 16 dnů. Hancock byl stihán, že zařídil veřejnou dopravu bez úředního povolení; ve skutečnosti se o ně ucházel, ale nemohlo mu být uděleno, poněvadž zákony nepředvídalý parních vozů. Ale obecnost i tisk byl na straně vynálezce, o jehož jízdách londýnskými ulicemi v Infantu II. přeměněném v osobní jeho vůz, nadšeně psal čtenář v Morning Advertiseru. Zajímavě, že tento dopisovatel hubuje na „některé kočí, že brání předjetí novému vozu, který pokládají za konkurenci.“ V květnu 1836 Hancock soustředil všechny své vozy na Paddingtonské trati a konal tam pravidelnou službu 6 měsíců, při níž vozy ujely 4200 mil, vykonavše 525 cest do Islingtonu, 143 do Paddingtonu a 44 do Stratfordu, při čemž projely lidnatým Londýnem více než 200krát bez nejmenšího úrazu. Nejproslulejší jeho vůz Automaton měl dvouválcový vertikální stroj, který sám poháněl napájecí pumpu. Pohon zadních kol se dál řetězem, kteréžto zařízení zevšeobecnělo. Na voze Infant zařídili i cosi jako pásovou brzdu, neboť při jízdě s kopce používal „kovového pásu, jenž tlačil na vnější část kola“. Pára byla dodávána kotlem s rourovým topeništěm, upraveným nad rostem a majícím uzavřený popelník a ventilátor ke zvýšení tahu. Lepší vynálezce a inženýr než obchodník, Hancock ze své rozsáhlé činnosti nic nezískal a zemřel ve skromných poměrech.



W. Hancock.



Redakci Aerovkáře.

Praha 27.11.2012

Tentokrát si dovoluji navázat na úvodník v Aerovkáři č. 4.

Souhlasím plně s p. Křtůrkem, že elektronika moderních aut je hodně poruchová. Doby, kdy jsem s Wartburgem při poruše elektronického zapalování dojel na dva válce, jsou už minulostí. Dnes provozuji Forda a každý rok potřebuji odtahovku. Na tomto místě doporučuji každému majiteli ojetého auta velmi pečlivě uzavírat pojistnou smlouvu s doplňkovou asistenční službou. Při podpisu smlouvy mi bylo řečeno, že jako důchodce mám asistenční službu už v základní ceně pojistného, jenže... Později jsem při podrobném čtení brožury pojistných podmínek našel na patnácté straně informaci, která mi vehnala slzy do očí. Odtah do 50 km od bydliště je pro případ autonehody a při poruše auta se proplácí jen u vozidel ve stáří do 10 let! Příští rok budu pečlivěji vybírat pojišťovnu.

Občas si kladu otázku, kde se bere u spoluobčanů velká neúcta k vlastnímu státu. Chápu rozhořčení pražských řidičů, kteří svoji záležitost na DI na Jarově s deseti okénky vyřizují většinou při dvou návštěvách s několikahodinovým posezením na „trestné lavici“ s pořadovým číslem, zatímco stejnou záležitost na DI např. v Ml. Boleslavi Vám šikovná úřednice u jediného okénka vyřídí téměř na počkání. Já jako nemajetný důchodce dnes vysedávám na sociálce pro žebračku na bydlení a s malou dávkou nostalgie vzpomínám na Československo, kdy jsem chodíval do fronty jen na banány pro své malé děti.

Náš stát není žádný malý Kocourkov a měli bychom si jej považovat jako zemičku zázračnou. Vážení, pokud to náhodou ještě nevíte, pak vězte, že v České republice např. jezdí autem i řidiči mrtví v době, kdy doklady a klíče od auta se nacházejí na

stáním notářství a zřejmě z toho důvodu jsou pozůstalí povinni případný nedoplatek pojistného vzniklý v tomto období zpětně za nebožtíka doplatit, naštěstí aspoň bez penále! V roce 2012 zemřel bratranec, takovou záležitost jsem sám prožil, a proto pomalu na takový náš národní „zázrak“ začínám docela věřit.

S pozdravem Tomáš Slabý

Vzpomínka na tátu a „děčko“ Webersinkovi

Vždy, když táta Webersinke s „děckem“ přijel na nějakou naši soutěž, očekával dav aerovkářů se zájmem, co tato nerozlučná dvojice divákům předvede. Ono to nikdy nebylo nastudované divadelní představení, ale spontánní akce tak, jak ji vývoj situace přinesl. Myslím si, že mnohé z jejich příhod zůstaly utajeny jen proto, že právě nebyli k dispozici diváci. Oni totiž moc o svých zážitcích s aerovkou nemluvili, ale to bylo způsobeno nejspíše tím, že to pro ně bylo téměř něco jako denní chléb. My přeci taky nemluvíme běžně o tom, že jsme si šli koupit pět rohlíků.

Zážitkem bylo už to, jak se vměstnali do aerovky. První muselo zasednout „děčko“ na místo spolujezdce. Tedy na místo spolujezdce! Upřesněme to – na obě místa posádky! Do malé zbývající škvíry u volantu se potom vtačil táta a dlužno dodat, že nebyl žádný věchýtek, to jenom tak vedle „děčka“ vypadá na fotkách. „Děčko“ sedělo jaksi bokem, pravou ruku mělo za krkem táty a levou na hraně předního okna (ono asi nebylo kam dát ani tu ruku). Pokud to situace za jízdy vyžadovala – táta byl např. zaměstnán něčím jiným než řízením nebo když „dítě“ vyhodnotilo způsob řízení vozu tátou jako kritický – pravá ruka „dítěte“ ovinula tátu a společně s levou, která spadla z okna na volant, došlo ke společnému řízení aerovky. „Děčko“, díky své hmotnosti a rozpětí rukou, tento „souboj“ vždy vyhrávalo.

Kdysi dávno na počátku 70. let pořádal klub Aerorallye, která končila ve Štěchovicích. V neděli ráno po snídani se účastníci rozjížděli k domovům a domů vyrazili i Webersinkovi. Já jsem odjížděl asi za 3/4 hodiny po nich. Asi osm kilometrů za Štěchovicemi pod železničním mostem jsem je dojel. Z aerovky bylo již vyndané celé „těčko“, vyndané poisoosy, rozebrané soukolí a vše rozložené na silnici. Přibrzdil jsem a na otázku, jestli nechtějí s něčím pomoci, prohlásil táta Webersinke – „To je zbytečný, za hodinu jedeme dál“. A jeli, protože ti, kteří jeli asi za hodinu po mně, je tam už neviděli.

– JK –

Fotografie z rodinného archivu

Před časem jsme uveřejnili fotografie z rodinného alba pana Víta Hanouska. Dnes přinášíme další část, tentokrát fotky „cinkáčů“ zřejmě z počátku 30. let minulého století. Fotky tehdy pořídil pan Antonín Hanousek. Za zaslání fotek děkujeme.

– red. –



Od jednoho koně ku třiceti aneb staré lásky nerezaví (že nerezaví ...?)

Koně mne vzrušovali ode dne narození. Ten první, co mi dvouletý bratr věnoval hodem, mne naštěstí minul. Nádherný ryzák, z jehož sedla rozdával bonbony dětem při svých vyjíždkách údolím Svitavy pán vzezření Masaryka nebo Jana Wienera (údajně šlechtic z Brna-Obřan), ten přímo fascinoval. Ale když k nám do Bílovic přijela v těch třicátých letech teta z Vranova za volantem asi nějaké Tatry nebo Pragy, dmul jsem se dětskou pýchou. Třiletý jsem se ztratil mamince v r. 1937 v říčních lázních Trenčianských Teplicích jen proto, že jsem neodolal touze jít se polaskat se strýčovým autem, jímž jsme přijeli. A v Bílovicích nad Svitavou byla domovem též milá 10 nebo 18 koňová aerovka, která se stejně jako řemenový motocykl Guzzi se sajdou (i s rázovitým přistěhovačným panem Innocenti), připomínala obden svou vůni.

Osudovými však asi byly poslední válečné Vánoce 1944 a pod stromkem objemný cestopis Bohumila Holase INŠALLAH, s podtitulem Jízda modrého vozu třemi světadily. Nedůvěru k 478 stranám textu překonalo nalistování fotografií a byl jsem v něm ztracen. Dnes jeho četba potřebuje trpělivost (ostatně tady také) a kdo touží po cestovatelských konkrétnostech nebo technických detailech, musí je pozorně nalézat rozptýlené mezi esejistickým podáním kouzel orientálních nocí, cestovních strážní i incidentů s loupežníky, celníky a policí. Musím přiznat, že kromě roku vydání 1944 jsem v knize nenašel jediný letopočet, příjmení spolujezdce a dokonce ani značku a typ vozu. Nechutnost kažení fotografií zastřením čísel se naštěstí ještě nenosila, takže P-19.075 a nápisy na kapotě „BLUE Aero CAR“ „PRAHA-PERSIA-INDIA-PRAHA“ jsou dokumentárně identifikovatelné. Jde skutečně o Aero 1000, jeden ze čtyř vozů, absolvujících nedlouho předtím se šesti dámami známou expedici Modrý team Aero do severní Afriky. Vůz byl na extrémní nároky připravován v mateřských dílnách v Praze. Autor přibližuje v úvodních kapitolách karosářské úpravy, ale kromě údaje o 40 000 najetých km ani zde nepadne slovo Aero. Kdo však překoná vláčnost stylu třicátých let, odhalí dramatičnost a dobrodružnost v netušeném výběru. Snad by překvapivě obsažnou mohla být i pro etnografy a historiky. A dojet v roce 1934 tak maličkým vozem přes Balkán, Turecko atd. bahnem, kamením, pouštěmi až do hloubi Asie s otočkou v Kábulu (původně chtěli dorazit až do Karáčí), je výkon vpravdě heroický nejen pro posádku. Jsem přesvědčen, že v obecném povědomí i publicitě zůstává nedocenen. Fantasii vzápětí jedenáctiletého si však Aero i kniha podmanily dříve, než ji přečetl. Nezasírám, že už se slabostí pro specifickou vizáž 25 koní! Ctitelé slabších snad prominou. Stačí otevřít INŠALLAH.

Leccos válkou vzalo za své (bílovické Aero i Guzzi přežily), a můj klukovský obdiv upoutaly nově Jeepy, Chevrolety a Dodge (místo autobusů), včetně neopakovatelného zážitku z 18. května 1945. Jeli jsme si do Terezína – Malé pevnosti vyzvednout přeživšího, hubeného otce, který se dlouho nevracel, neboť věren svým zásadám pomáhal zvládat krušné poměry v osvobozené věznici, pokud sám ještě trochu mohl. Být v jedenácti letech a deset dnů po válce proveden koncentrákem ještě v autentickém stavu tím, kdo jej právě přežil, se vryje do paměti nadosmrti. Na štěstí pro kluka to však bylo korunováno návratem do Prahy, spolu se střídajícím zdravotnickým personálem, na korbě amerického vojenského nákladáku (asi Chevrolet). Jízda, čas i náklony v zatáčkách se také nedají zapomenout i proto, že za volantem seděl v US ARMY uniformě nefalšovaný černoch.

Přicházely další společenské otřesy a proměny, a my teenageři (kde ještě u nás dřímá význam toho slova) spíše z obav zkušných starších tušili, že mnohé obnovené tradice zase nevratně končí. V této nostalgii probíhala v roce 1949 i Velká cena ČSR na Masarykově okruhu v Brně, naposled se jmény Chiron, Farina, Birabonsa, Parnell, Etanceline, Trintignant, Whitehead a dalšími.



Ilustrační foto z rodinného alba.

Závod vstoupil do historie značnou dramatičností i zánikem dávné slávy. Po startu ve vedení divoši Bira a Farina. V kohoutovických zatáčkách ve zvřeném prachu za Birou smetl Farina několik patníků a vletěl do davu pořadatelsky nezvládnutých a zcela nesoudných diváků. V hrůze z důsledků Farina vyběhl na vozovku, kde jej srazil (údajně rukou, s vykloubením ramene) projíždějící Parnell a zařadil se do příkopu za Farinův vůz. Vedoucí Bira musel své vyřazené soupeře

Asi jen hodně – fekně pokročilá – generace vnímá, že tehdy CHIRON nebylo jen slavným jménem, to byl nadosobní pojem s neopakovatelnou příchutí předválečných časů a první republiky. Nejen pro malá děcka, ale i lid obecný to byl pojem závatné rychlosti i v úsloví „jede jako chiron“. (Ale dodnes nemožu pochopit, jaký mozek pojmenoval v sortimentu socialistických výrobků tímto slovem rotační kartáčový smeták. Hrůza! Později tento nelichotivý význam odnesla Markéta.) A v tréninku zastavil v pisárecké zatáčce bez benzínu právě Chiron. s červeným monopostem Maserati. Nonšalantně usedl na zadní kolo a pózoval čumilům a fotografům. Čuměl jsem taky, asi tak z méně než jednoho metru. Nešlo odolat a sáhl jsem si ... no, alespoň na lesknoucí se rouru výfuku. Dodnes hrdě zvedám ukazovák a prostředník pravé ruky, tehdy tak slastně připálené. Prostě – poznamenán už navždy. Chirona pak někdo z kolegů odvezl naprosto stylově – na kapotě jiného monopostu.

v následujícím kole zaregistrovat ... aby v dalším průjezdu (třetího kola) skončil tamtéž. Tři červené Maseratky za sebou v jedné zatáčce, od té doby Farinově. Žel i s tragičným několika mrtvých diváků. (Budiž mi prominuto, pokud se dopouštím nějaké nepřesnosti. Byl jsem jinde, ale deset minut po závodě jsem ta tři auta viděl a očitě svědky slyšel. Jenže uběhlo 63 let.)

V dalším průběhu závodu začal úřadovat idol a miláček davů – Louis Chiron. Nadšení (informace o smutných okolnostech byly nedokonalé) neznalo mezí. A pak začal Chiron ztrácet, posléze projížděl jen sportovním tempem a rukou zdravil diváky. To bylo někdy v druhé polovině závodu. V dalším kole se už neobjevil. Porucha převodovky, skončila ikona dávné slávy Masarykova okruhu a vlastně to byl i „konec starých časů“.

Vzpomínání na tento poválečný automobilový závod, první a poslední s opravdu světovým obsazením, nemohu vynechat i z ryze aerovkářské sounáležitosti. Stejně jako jsem zblízka zažil Chirona, podobně zblízka jsem tam potkal Jaroslava Jonáka v závodním speciálu Aero. Vzrušující autíčko vzhledu monopostu, byť se dvěma minisedadly. Na konci tréninkového dne zajížděl z trati okruhu v Novém Lískovci do garáže v řadovém domě asi uprostřed západní strany dnešní ulice Rybnické, kde měl zřejmě při závodech svou základnu. Muselo to být ono čtyřicetikoňové, hodně dřevěné Aero S. Druhý den v postartovní skrumáži vybočil a po nárazu do můstku někde v Bosonohách zahynul. Národní popularitu aerovek jsem v těch svých patnácti letech už dávno vnímal, ale skutečnost, že jsem jim byl den před tragedií tak blízko, se mi vryla do paměti natrvalo. Znovu poznamenán.

Poutavé vyprávění, které bude mít pokračování, nám zaslal z Brna pan Svatopluk Srba.



31. evropský sraz Aerovkářů v Nordrachu 2012

Když Heinz Hettler nabídl při zasedání v Bad Wildungenu spontánně organizaci 31. setkání, bylo nám všem jasné, že už předem něco projednával, protože organizace takového podniku musí být dobře promyšlena. Setkání, které Heinz a Martha Hettlerovi uspořádali s úspěchem a v krásné krajině, přitáhla do Schwarzwaldu

mnoho aerovkářů. Potěšitelná byla i skutečnost, že se setkání účastnila od začátku do konce řada aerovkářů z českého ACC Praha. A samozřejmě i přátel z Nizozemí, Švýcarska a Německa – někteří přijeli dokonce s normálními vozy, pokud jejich aerovka nebyla právě v pořádku.

Pro toto setkání nám organizátoři nabídli dvě možnosti: jednak od čtvrtka do úterý nebo od pátku do pondělí. Pozvánky byly rozeslány včas a každý si mohl vybrat, kolik dní v Nordrachu stráví. My jsme se rozhodli pro delší verzi a měli jsme proto přijet ve čtvrtek odpoledne. Původně jsme chtěli přijet po vlastní ose, ale měli jsme problémy se zavazadly. Proto jsme těch 90 km jeli osobním autem s vlekem. V Nordrachu nás očekával Manfred Severin u pily před Nordrachem, abychom tam mohli vlek a později i auto odstavit. Vyložili jsme náklad a jeli zbývajících 200 m k hotelu. Bohužel nebylo dost parkovacích míst, takže se aerovky musely odstavit, kde právě bylo místo. V hotelu nás uvítali už někteří účastníci a Hettlerovic rodina, a to sektem, kávou, koláči a obloženými chlebičky. Postupně přijelo asi 20 aerovkářů a do večere se vzpomínalo a rozprávělo. Po jídle mohl, kdo chtěl, do střešní kavárny. Vzhledem k příjemnému počasí pobýval větší počet aerovkářů na střešní terase ještě dlouhou dobu.



Pátek byl dalším příjezdovým dnem a pro ty, kdo už přijeli, uspořádal Heinz malý výjezd do muzea hodinek a vozidel ve Schrambergu, kam se vzdor nejistému počasí vydalo 8 aerovek a 3 osobní vozy. Původně se chtěli vrátit do 16 hodin, ale zdrželi se v zájezdní hospodě v Alpirsbachu a dostali se tak do deště, který pak trval celou noc. Ti, kteří zůstali v Nordrachu, uvítali ty, kteří plánovali kratší pobyt a bylo to opět radostné setkání, které trvalo pozdě do noci. Nedorazil bohužel vítězný tým posledních dvou setkání – Pleuna a Jolandy Kruidenierových, kteří zůstali vzhledem k poruše obytného vozu viset cca 100 km od Nordrachu a nemohli se proto setkání zúčastnit. Další zbloudili v lese, protože je „zatracená“ navigace špatně navedla.

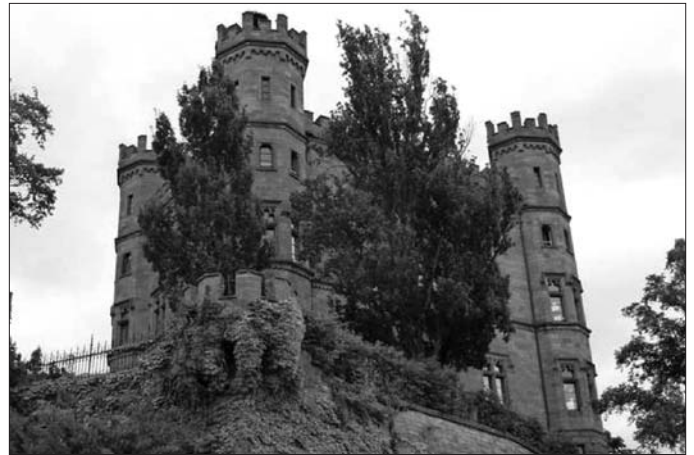
V 18,45 uvítal aerovkáře před hotelem starosta Carsten Erhardt a zástupci tisku si je vyfotografovali.

Po večeri se ve velkém sále konala informační sezení, na kterém Michael Strauch referoval o činnosti Aero IG a finančních otázkách. Po obsáhlé diskusi jsme jednohlasně dospěli k závěru zvýšit roční příspěvek. Zasedání pokračovalo v přátelském duchu, účast řídla, protože zítra ráno se jede.

V sobotu ráno se počasí trochu zlepšilo, takže jsme mohli startovat k první etapě do Gutachu do muzea „Vogtsbauernhöfe“. Na parkovišti tam už měl Kurt Maier a jeho žena Monika připravených několik úkolů. Výsledky úkolů se přeměnily na body, čímž se určili vítězové, protože u nás nikdo neprohrává.

Prohlídka velkého muzea, které sestávalo z mnoha selských usedlostí v přírodním prostředí, byla bohužel příliš krátká, protože nás v Gutachu očekával oběd. Jídlo bylo výborné a sýrové nudle nám všem velmi chutnaly. Nato se nabízel výjezd k největším kukaččím hodinám. Setkali jsme se pak všichni v Zell am Hammersbachu, kde se naše aerovky těšily živé pozornosti. Prohlédli jsme si několik muzeí nebo využili čas na kávu. Pak se jelo zpátky do Nordrachu, kde nás překvapila přeháňka. V Nordrachu probíhalo právě Kilwi (posvícení), doprovázené hudbou. My jsme mohli aerovky zaparkovat na oploceném firemním pozemku, abychom se vyhnuli případnému poškození ze strany opilých posvícenských návštěvníků.

Po večeri se vyhlášovaly výsledky ve štrasburském sále. Po vyhlášení se předával pohár za výsledky v úkolech a odpovědích. K naší velké radosti a překvapení jsme za první místo obdrželi největší pohár, a proto jsme byli pověřeni napsáním této zprávy. Radovali se i ostatní výherci a následovalo ještě dlouhé posezení. Abychom předešli brzkému ukončení, zásobili jsme se nápoji a poslední aerovkář zhasínal.



V neděli ráno se vyráželo v 8,30 k vyjízdce na zámek Ortenberg přes Lahr a Diersburg, což pro naše auta představovalo velkou výzvu. Ti, kteří zvolili nesprávný nájezd, zvládli to až napodruhé nebo napotřetí. Vyskytly se při tom všechny možné potíže, od nedostatku benzínu v nádrži až po zakousnutí řazení. Jeden účastník dokonce zabloudil ve vinicích, což jsme ze zámku viděli. Na nádvoří nás uvítal vedoucí mládežnické noclehárny pan Bürkle a zmínil se krátce o dějinách zámku až po nynější využití pro mládež. Pak se jelo dál do Gengenbachu, kde jsme měli vystavit auta před radnicí, což se nepodařilo, protože město neodstavilo značky zákazu stání. Několika aerovkám se však podařilo zákaz obejít, což novináři uvítali s radostí. Ve 12,30 se odjíždělo na oběd do Biberachu, kde nás v hostinci Kreuz již očekávali a výborně obsloužili, takže se návrat do Nordrachu nijak nezpозdil. I v Nordrachu nás již očekávali a zaparkované aerovky budily živou pozornost. V Nordrachu bylo stále „Kilwi“ a v neděli velký trh. Měli jsme teď čas poohlédnout se na trhu nebo něco sníst ve slavnostním stanu. Po večeri bylo ještě příjemné posezení ve štrasburském sále. Několik účastníků dalo přednost zúčastnit se místní slavnosti, kde se veselili a zpívali, až tam zbyla jen noční hlídka hasičů.



V pondělí ráno během snídaň nastalo loučení, protože se mnoho z nás účastnilo výletu autobusem do Alsaska. Přesně v 9 hodin – když jsme vytáhli z postele jednoho opozdilce – se vyjelo. První zastávka byla na dálničním odpočívadle ve Francii, kde jsme mohli ulevit svým tělesným potřebám. Náš vedoucí nás během cesty bavil barvitým vyprávěním a vtipy. V Colmaru se šlo rovnou na prohlídku města. Času bylo bohužel málo, takže jsme zdaleka neviděli všechno. Po obědě jsme jeli dále do Kaysersbergu, rodiště proslaveného pralesního lékaře Alberta Schweitzera, což je pohledné středověké městečko. Dále jsme

pokračovali do Riberville, kde bylo možno dát si kávu nebo si prohlédnout řady starých řemeslnických domů. Na zpáteční cestě jsme zpívali hezkou písničku o mlýnu ve švýcarském údolí.

V Nordrachu bylo po večeři volno. Někdo šel k blízké mlýnské hrázi, jiní šli do slavnostního stanu, kde bylo opět hlučno a veselo. Časem tu bylo víc a víc aerovkářů a nakonec seděl u našeho stolu i sám starosta.

Bohužel všechno jednou končí a v úterý dopoledne se poslední aerovkáři loučili se slibem, že se příštím rokem setkají v Heidenau u Sigríd a Manfreda. Jsme přesvědčeni, že na 31. setkání aerovkářů všichni tak hned nezapomenou. Zbývá **PODĚKOVAT** všem, kdo tento podnik organizovali, především Heinzovi a Martě Hettlerovým.

Nashledanou příští rok a mnoho pozdravů.

Vaši Hedwiga a Richard Stockburgerovi.



Zkušenosti s elektronickým zapalováním a spotřebou benzínu u kabrioletu Aero 30, rok výroby 1937

Poté, co aerovkář a redaktor Josef Kňourek referoval v Aerovkáři 4 12 o spotřebě benzínu vozu Aero 30, chtěl bych k tomuto problému uveřejnit i moje zkušenosti.

Můj kabriolet Aero 30 má ještě motor 30 HP z r. 1937 s velkým vodním vyústěním nahoře a dvěma přívody chladící vody dole, dále karburátor Solex 30 DHF (bez sytiče, ale se vzduchovou klapkou), směs se syntetickým olejem v poměru 1:40.

Používám ruční nastavení zapalování pro start a pro jízdu. Během jízdy je předzápal 6 – 8 mm, při rychlé jízdě někdy 10 mm. Ve stoupání předzápal značně zmenšuji, takže mohu jet déle na 3. rychlost, aniž bych měl pocit, že zapalování jde proti motoru.

Až do 15.8.2012 jsem ujel s obvyklým mechanickým zapalováním 2756 km a měl jsem průměrnou spotřebu 10,8 l/100 km (v silničním, městském a krátkém provozu). Od 16.8.2012 používám elektronické zapalování a mám za ostatních stejných podmínek spotřebu 9,2 l/100 km.

Toto snížení spotřeby připisuji elektronickému zapalování, protože se jinak na voze nic nezměnilo. Nepochází zde k žádné změně bodu zážehu vinou otřesů dynamika klikovým hřídelem. Časově jsou body zážehu pro oba válce přesně stejné a posunuté přesně o 180 stupňů – přesněji už to nejde, protože řízení zapalování probíhá na obvodu setrvačnicku. Zařídil jsem si i možnost měnit elektronické zapalování z palubní desky. Na způsob jízdy to žádný vliv nemá.

Nikdy jsem nevěřil, že by s aerovkou bylo možno jezdit pod 10 l/100 km. Kdo se domnívá, že jezdím zvláště defensivně, je na omylu. Mohu uvést příklad: Při jízdě z Würzburgu na evropské setkání do Nordrachu (330 km přes Schwarzwald) jsem měl spotřebu 9,1 l/100 km. Kabriolet se dvěma osobami a zavazadly vážil při tom 1305 kg a nádrž byla skoro prázdná! Průměrná rychlost, vztažená na čistý jízdní čas, byla 50 km/hod. Pro tato měření času a vzdálenosti používám malý cyklistický tachometr, jehož magnet je připevněn na zadní kolo, což umožňuje přesné vyhodnocení údajů o jízdě.

Před rokem jsem jel na setkání do Bad Wildungenu a měl jsem na celkových 665 km spotřebu 10,3 l/100 km. V této hodnotě je obsažena cesta tam a zpět, 2 dny rallye a samozřejmě jízda po městě. Pro srovnání uvádím, že jsem při příjezdu (221 km) dosáhl průměrné rychlosti (bez přestávek) 55 km/hod. Vyšší průměrná rychlost o 5 km/hod. je způsobena tím, že trať je méně hornatá, než o rok později do Nordrachu přes Schwarzwald.

Nebudu tedy na tom už nic měnit a používat jiný karburátor. Bohužel nevím, jaký je převod talíře a hrušky a jaká jsou ozubená kola v převodovce. Jsem přesvědčen, že v optimalizaci spotřeby hrají důležitou úlohu přesná doba zápalu pro oba válce, benzínová směs a karburátor. Bylo by samozřejmě možné použít jiný karburátor nebo jiné trysky a snížit tak ještě spotřebu, ale nechtěl bych, abych byl jako ten sedlák, který kráve odvykal žrádlo tak dlouho, až chcipla. Další informace o elektronickém zapalování jsou uvedeny na našich webových stránkách.

Tento těžký kabriolet samozřejmě není žádný zázrak, ale dá se s ním jezdit od 75 do 80 km/hod. Více jenom v případě, že to jde příkře z kopce – nejvýše 85 km/hod. Ale to všechno není rozhodující. Důležitější je radost z jízdy s tak jedinečným kabrioletem.

Michael Strauch, 19.11.2012

Je důležité hlídat spotřebu benzínu?

Přiznám se, že jsem ani nečekal reakci na článek o spotřebě benzínu a neměl jsem ani v plánu se tímto tématem více zabývat. Vždy, když připravuji Technickou rubriku, tak mám pocit, že již bylo řečeno za ta léta vše a k zapalování určitě.

Vraťme se do historie. Dobové tovární prospekty neuváděly konkrétní spotřebu vozů, ale mluvily o úsporných vozech s malou spotřebou. Zalistujme v knize Karla Jičínského „Automobily Aero a jejich doba“ a tam se na straně 71 dočteme: *Továrna AERO vyhlásila soutěž spotřeby, aby dokázala úspornost nového typu A 30. Vítězný vůz dosáhl pouze 5,6 l/100 km, desátý v pořadí spotřeboval na ujetí 100 km 8,6 litru. Z mnoha sdělení ve zpravodaji ACC se průměrná spotřeba pohybovala něco kolem 8 l/100 km.* Pro zajímavost ještě uvádím dopis *Jak a proč jsem vyhrál ...* (rovněž z knihy K. Jičínského, původně z Aerovkáře č. 12-13/1935). Myslím, že o dobových výsledcích spotřeby pochybovat nemusíme. Je tedy nutné se tímto tématem

Jak a proč jsem vyhrál . . .



S automobilisty z konkurenčního tábora měl jsem spor o spotřebě svého vozu Aero 30 HP. Rozhodl jsem jej tím, že jsem uzavřel sázku :
Pojeďu trat Čáslav-náměstí od hotelu "Bílý Kůň" k pražské potravní čáře a zpět, to jest celkem 142 km a vystačím s 10 litry olejové směsi. Stavěl jsem si jedinou podmínku- pohonná látka bude BZ benal a olej MOGUL D / poněvadž se mi tato směs nejlépe osvědčila/.
Dne 6. června t.r. ráno naplnil jsem před kontrolou do prázdné nádrže u BZ pumpy v Čáslavi 10 litrů směsi BZ - MOGUL D. Nasadil jsem přívržence protistrany do vozu a vyjeli jsme na trat zcela normálním tempem. Moji spolujezdci, kteří nevěřili, přesvědčili se, že jsem dojel do Čáslavi bez dalšího plnění, ba ještě s nepatrným zbytkem nespoteřebované směsi.
Vyhrál jsem sázku: Soudek plzeňského prazdroje, věnec vítěze a čest pro moji Aero 30 HP a spolehlivé značky BZ-MOGUL. Jsem spokojen- o jednu báhorku o spotřebě Aero 30 HP je méně..

Stvrzují svědci :
Jan Němec
Jan Němec

V á š

Jan Němec

Spolehlivé pohonné látky BZ s autoolejem MOGUL D dokázaly opět svoji úspornost.

vůbec zabývat, když vozy aero již k běžnému provozu nepoužíváme?

Myslím, že zabývat se spotřebou jakéhokoliv starého vozu je důležité. Ne proto, abychom se snažili spotřebu za každou cenu snižovat, ale proto, že příliš vysoká spotřeba svědčí o nějaké závadě, která může mít neblahé následky pro motor. To již levná záležitost jistě není. S „třicítkami“ jsem najezdil hodně přes 100.000 km a asi jsem s nimi zažil už všechno. Jelikož mám A 30 limusinu i sport, mohu posoudit spotřebu u těchto váhově rozdílných vozů. Při původní výbavě (soukolí, karburátor apod.) se spotřeba kupodivu nikdy moc výrazně nelišila. Mírně vyšší byla u A 30 sport při použití karburátoru Amal, který byl do r. 1937 standardem.

Nejsem přílišným příznivcem moderních náhrad, snad i proto, že se domnívám, že tím příliš nezískáme. Pokud nastane zásadní změna, jak píše kolega Michael o velkém snížení spotřeby s elektronickým zapalováním, přikláním se k tomu, že původní zapalování trpělo nějakou větší závadou. Vycházejme z toho, že máme karburátor SOLEX 30 UAHD v dobrém stavu a hlavně s předepsanými tryskami, který byl do vozů montován (není na škodu si trysky přeměřit, protože nevíme, co s nimi kdo udělal) – experimentovat je zbytečné. U jinak dobrého karburátoru může být zásadní závadou výška hladiny (také jsme se tím již zabývali). Bylo by chybou se domnívat, že k této závadě nemůže dojít. Stačí, když při čištění neopatrně hneme závěsem plováku (ona vyšší spotřeba může být i z důvodu, že karburátor malinko přetéká). Setkal jsem se i s mikroskopickou prasklinou těla karburátoru, která se po zahřátí zvětšila a za studena byla neodhalitelná. Byl to neskutečný problém s chodem motoru po zahřátí.

Vraťme se k zapalování. Myslím si, že pro naše motory s otáčkami do 4.000 ot./min. mechanické zapalování postačuje. Ze zkušeností vím, že i dost neodborně seřazené zapalování stále „jede“, ale na úkor spotřeby. Nešťastným technickým řešením je uložení dynamy přímo na klíce motoru a jeho spojení s klikou pomocí tzv. „motýlku“. I když máme na „motýlku“ správné pružiny, dochází k vyklepání a tím vůli mezi zadním dílem kliky a „motýlkem“. Závadu odhalíme jednoduše tak, že se snažíme otáčet vačkou na dynamu. Měli bychom cítit pouze vůli ve směru působení pružin a žádnou řekněme volnou vůli mimo působení pružin – to je ideální stav! Pokud tam nepatříčná vůle je, tak ji také slyšíme při doběhu motoru jako nepříjemné zaklepaní, které by mělo být slyšitelné pouze v rámci pružin „motýlku“. Mnozí řidiči, aby klepaní neslyšeli, tak zhasinají motor s plným plynem (ono to klepe méně). Oprava je složitá – většinou nestačí vyměnit „motýlka“, protože je již vyklepaný zářez v dílu kliky. Při přílišné vůli těchto dílů prakticky nejde přesně seřadit předstih zapalování. Uvědomme si, že vůle např. 2 mm nám pálí za chodu motoru v podstatě kdekoliv v rozmezí této vůle. Elektronické zapalování, tak jak je popisuje Michael, tuto závadu samozřejmě vylučuje, protože místo zážehu snímá na setrvačniku.

Zjištění počtu zubů na soukolí hruška - talíř není problematické. Otevřeme víčko diferenciálové skříně (víčko pro nalévání oleje je téměř u všech odlišné) a vyheverujeme celý předek vozu. Při zařazení trojky otáčíme setrvačником (při vyndaných svíčkách) a otvorem vidíme otáčející se talíř. Označíme jeden zub a zuby spočítáme (cca 4 otáčky setrvačniku). Na hrušku je vidět hůře, ale lze na ni sáhnout. Stačí držet prst stále ve stejné poloze na zubu hrušky a setrvačником otočit o 360°. Při zařazené trojce (přímý záběr) nám přes prst projdou všechny zuby pouze jednou. Je lepší, když jsou na to dva (aerovkáři). Při té příležitosti můžeme zkontrolovat i stav zubů. Osazením ozubených kol v rychlostní skříně se budeme zabývat, ale tam se měnila pouze dvojka, takže na dlouhodobou průměrnou spotřebu to nemá zásadní vliv.

– JK –

Jaký benzín používat do starších motorů? Otázky z řad starších i mladších veteránistů s dvoutaktními motory AERO z let 1928 – 1946.

Jak všichni víme, u čerpacích stanic mizí benzíny s nižšími oktanovými čísly. Již dávno není Normal a v poslední době se ruší i dodávky Specialu a Naturalu 91. Častá otázka zní – „Na co tedy máme jezdit?“. Dlouho připravované téma vždy uvázlo na nedostatku fundovaných konzultantů. Podářilo se dát dohromady otázky a konečně i odpovědi.

1. Jaký benzín je ze současné produkce nejvhodnější do starých dvoutaktních motorů?

Ze současné nabídky (Natural 91, Natural 95 a Natural 98) lze použít jakýkoliv benzín. Dle doporučení kamarádů veteránistů a kolegů ze zkušebny emisí, je nejvhodnější benzín VERA 100 (Benzina), neboť neobsahuje etanol (líh). Jinak, je-li vozidlo v provozu, lze použít běžný benzín současné produkce a dodržovat správný poměr olej : benzín. Nedoporučuje se při použití syntetického oleje příliš vysoký poměr olej : benzín udávaný výrobcem oleje. Důvodem je původní konstrukce motorů a použitých materiálů.

2. Co přesně znamená nebo udává oktanové číslo?

Oktanové číslo udává odolnost paliva vůči detonačnímu hoření (tzv. klepání). Čím je toto číslo vyšší, tím je i odolnost vůči detonačnímu hoření vyšší. Detonační hoření si můžeme představit tak, že zapálíme směs ve válci, ta začne postupně prohořovat, čímž se ve válci začne zvyšovat teplota a tlak. V okamžiku, kdy tyto dvě veličiny překročí určité kritické hodnoty, dojde k okamžitému vznícení zbylého objemu nespálené směsi a tím vznikne zmíněná detonace. tato detonace vznikne v motoru prakticky vždy, naším cílem je však zajistit, aby vznikla v co nejmenším zbytkovém objemu nespálené směsi a její vliv byl zanedbatelný.

3. Co obecně způsobí benzín s vyšším oktanovým číslem v motoru konstruovaném na nižší oktanové číslo a opačně?

Obecně nezpůsobí nic. Výrobce při konstrukci motoru počítá s určitým oktanovým číslem paliva a pouhou záměnou paliva nic nezískáme. Vysokooktanové benzíny však mívají paradoxně mírně nižší výhřevnost než benzíny nízkooktanové, může tak dojít k mírnému snížení výkonu motoru. Tento úbytek výkonu je však spíše teoretický, nepřevyšuje 1%, což je i pod hranici rozlišitelnosti měřicí techniky.

4. Je nutné přidávat náhradu olova do bezolovnatého benzínu do dvoutaktních motorů? Jedná se o motory z 30. let 20. století.

Z obecného pohledu nikoliv. Dvoudobé motory jsou obvykle mazány směsí paliva a oleje, není tedy potřebné přidávat do paliva další přísady. Vzhledem k tomu, že olovo má trvalé mazací schopnosti – ulpívá na styčných plochách, jeho občasné přidání do paliva není na škodu.

5. Proč se používala lihobenzínová směs (ve 30. letech) a jaký byl poměr míchání?

Používala se především z důvodu nedostatku klasického benzínu a současně zlepšovala chlazení motorů pomocí efektu tzv. vnitřního chlazení. Lihové složky mají poměrně vysoké výparné teplo, a jak se ve válci odpaří, přispívají k jeho účinnějšímu chlazení zevnitř. Z dostupných, ale neověřených informací, bylo přidáváno 20 – 30% lihu.

6. Sníží se oktanové číslo u současného benzínu přidáním technického lihu?

Přidáním technického lihu se oktanové číslo nesníží, naopak se teoreticky mírně zvýší, ale na úkor výhřevnosti paliva. Zároveň bychom museli změnit osazení karburátoru většími tryskami.

7. Jaký je rozdíl mezi dřívějším technickým lihem a současným? Nyní je udáváno na obalu složení technického lihu 93% ethanolu.

Dle našeho názoru téměř žádný. Zbývajících 7% připadá na vodu a denaturační složky.

8. Dvoutaktní motory ze 30. let mají cca 3500 ot./min. Má oktanové číslo vliv na motory s nižšími konstrukčními otáčkami (myšleno oproti současným motorům, které jsou konstruovány na podstatně vyšší otáčky) a mění se případně vliv benzínu s vyšším oktanovým číslem při nízkých otáčkách – např. při chodu na volnoběh?

Obecně se dá říci, že oktanové číslo současných benzínů nemá při volnoběhu na starší motory vliv. Naopak u novějších motorů by mohlo dojít k nepravidelnému chodu na volnoběh při použití nižšího oktanového čísla.

9. Způsobuje benzín s vyšším oktanovým číslem při spalování ve válci vyšší tlak? Čili teoreticky vyšší výkon?

Jak již bylo výše uvedeno, oktanové číslo nezpůsobuje vyšší tlak.

Pro zajímavost. Pokud bychom oktanové číslo snížili, pod výrobcem předepsanou hodnotu, dojde zákonitě k detonacím v motoru. Detonace lze potlačit částečným obohacením směsi nebo snížením předstihu zážehu, ale na úkor snížení výkonu motoru.

Ještě je nutné zdůraznit, že odpovědi na otázky směřují ke starým motorům! Při diskusích o používání benzínu s vyšším oktanovým číslem běžně panuje názor, že dochází při hoření směsi k vyšším tlakům, což je uvedenými odpověďmi v podstatě vyvráceno. Zapomínáme na to, že tlaky ve válci jsou dány hlavně kompresním poměrem, který je dán konstrukcí motoru a je konstantní. U nových motorů je tento poměr podstatně vyšší, a tudíž je nutné vyšší oktanové číslo.

Na závěr chceme všechny čtenáře upozornit, že naše odpovědi vycházejí ze zkušeností lidí z oboru a našich zkušeností. A tímto též samozřejmě všem našim konzultantům děkujeme za spolupráci.

Pozn.: Zajímavý článek k danému tématu je k nahlédnutí vzhledem k autorským právům na internetu:

<http://chemicke-listy.cz/Bulletin412/bulletin412.pd#page=3>

Připravil P. Ferro a JK

Listová péra A 30 – pokračování.

Pro limusiny platí výkres předního listového péra L 3178 z 21.10.1936. Péro je o 1 mm vyšší než L 3073a a je opět kresleno v zatíženém stavu. Nahrazeno bylo padesátkovým T 3003 z 29.7.36 a není příliš jasné, od kdy bylo použito pro A 30 (uvedeme v příštím čísle). Je zajímavé, že další péro užívané dočasně L 3267 je datováno 6.5.41 a výpomocně nahrazovalo T 3003. Péro L 3267 je kresleno v nezatíženém stavu, ale jeho výška 58 mm napovídá, že bylo pravděpodobně montováno do užitkových vozů.

Z dotazů našich čtenářů.

Dotaz: Vážení kolegové, na karoserii A30 sport 1937 jsou za dvěma výřezy pro ručičkové ukazatele. Existuje výkres nebo foto provedení a byl zvenku ještě nějaký rámeček? A patří na toto auto ještě nějaké blikáče? Jde ručičkové ukazatele legálně používat?

Odpověď: Vozy A 30 byly v r. 1937 standardně vybaveny ručičkovými ukazateli bez dalších blikáčů. Ukazatele byly dodávány vč. rámečku. Výkres k dispozici není. Dle dnešních požadavků musí být vůz vybaven předními i zadními blinkry, ale ručičkové ukazatele mohou být ponechány. Pro úplnost. Prvních asi několik desítek vozů A 30 (1934) mělo blikáče Scintilla (ty, které se používaly na malých aerovkách) na předních blatnicích (bez ručičkových ukazatelů). V r. 1936 byly A 30 vybaveny kapkovými blikáči na předních blatnicích (také bez ručičkových ukazatelů). Z dobových fotografií je patrné, že se jednalo o roadstery, což byly luxusnější vozy. Dále byly A 30 vybaveny pouze ručičkovými ukazateli.

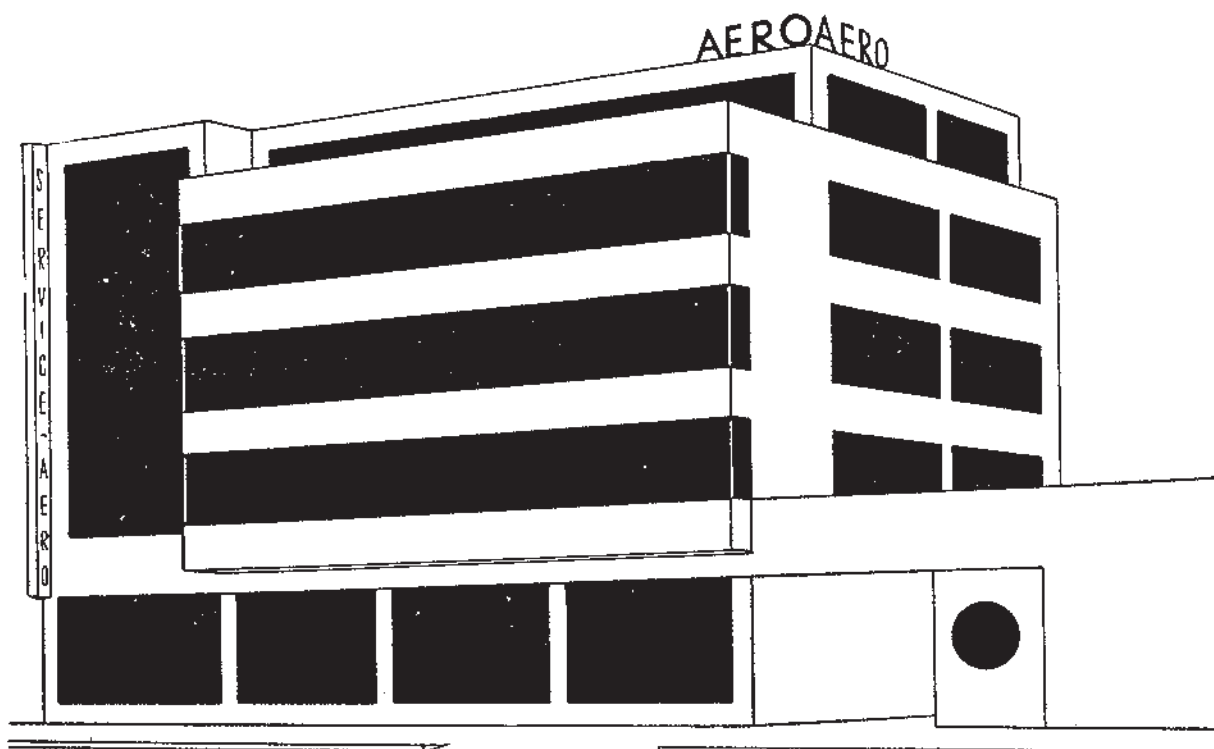
Dotaz: Jsou nějaké popisy barevnosti tehdy vyráběných A 30, mohly být i dvoubarevné? Jaký má vliv atypické zbarvení na autentičnost vozu?

Odpověď: Vozy A 30 byly dodávány v několika standardních odstínech – vždy jednobarevné. Za příplatek však mohlo být barevné provedení jakékoliv – jiné barvy než standard, dvoubarevné a dokonce i metaliza.

- JK -

Tento dům byl postaven

pro Vás



abychom vám mohli posloužiti rychleji, lépe a levněji, kdykoli něco potřebujete na voze.

Nový dům AERO – Service a moderními dílnami umožnil nám lepší organizaci práce. Proto můžeme prováděti práce na vozech značně levněji než dosud a to za ceny pevně stanovené pro obvyklé výkony.

Až budete po víceleté jízdě potřebovat generální opravu motoru, stačí na to půl dne. Vyměníme Váš motor za jiný, již generálně opravený za levné, pevně stanovené ceny.

AERO - Service je zde pro Vás. Povězte nebo napište nám svá přání i kritiku

Milton

Aero

továrna letadel, Praha-Vysočany. Service: Praha-Karlín, Poděbradova 23, tel. 387.92

Zpravodaj „AERO CAR CLUBu“ Praha.

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

Vychází nepravidelně pro majitele a příznivce vozů Aero v abonentním nákladu. Ročník LIII., číslo 5, r.v. 2012.

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

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